OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN	BULLETIN	MITTEILUNGEN
of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 marca 1939 r.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 15 marca 1939 r. | NR 5

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półrocznie 9,— zł za granicą 15— zł.
Konto P. K. O. Nr 803.168. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

UDZIAŁ GDYNI I GDAŃSKA W OBSŁUDZE HANDLU ZAGRANICZNEGO POLSKI W R. 1938.

Obroty handlu zagranicznego Polski, jak wiadomo, w znacznej swej części odbywają się drogą morską. Porty polskiego obszaru celnego Gdynia i Gdańsk w handlu tym odgrywają rolę pierwszorzędną. W roku 1938 przez obydwa porty przeszło 78 proc. towarów, będących przedmiotem obrotu między Polską, a zagranicą, jeżeli weźmiemy pod uwagę ich wagę, oraz 63 proc., jeżeli weźmiemy pod uwagę ich wartość. Wynika z tego, że przez wszystkie lądowe punkty graniczne razem przeszło zaledwie 22 proc. towarów w relacji ilościowej i 37 proc. w relacji wartościowej.

W roku 1938 przez Gdynię w obu kierunkach przeszło 8.713 tysięcy ton towarów o wartości 1.183 milionów złotych; przez Gdańsk — 5.982 tysięcy ton towarów o wartości 376 milionów złotych.*)

Jeżeli chodzi o Gdańsk, to zaznaczyć należy, że chociaż w latach 1931—1938 obrót jest niższy, niż w latach najwyższych obrotów tego portu, to jednak spadek ich szczególnie wybitny w latach 1931—1935 został zahamowany i w okresie 3 lat ostatnich nastąpił stopniowy wzrost, w roku ostatnim nie odbiegający od procentowego wzrostu obrotów Gdyni.

Całość handlu zagranicznego przez porty rozpatrywać będziemy osobno w przywozie, osobno zaś w wywozie.

*) Źródłem są dane z publikacyj Głównego Urzędu Statystycznego R. P. — liczby te różnią się od danych Urzędu Morskiego w Gdyni ze względu na stosowanie innych metod przy obliczaniu obrotów towarowych.

Podobnie, jak w zestawieniu ogólnych liczb, dotyczących handlu zagranicznego Polski, wywóz przez porty w relacji wagi towarów, znacznie przewyższa przywóz. Dzieje się to głównie dzięki pokaźnej ilościowo pozycji wywozu towarów masowych, jakimi są przede wszystkim węgiel i drzewo.

P r z y w ó z.

Przywóz towarów przez Gdynię w roku 1938 wynosi 1.3 miliona ton o wartości 698 milionów złotych, przez Gdańsk 0,8 miliona ton o wartości 98 milionów złotych.

Tablica 30.

Udział Gdyni i Gdańska w przywozie do Polski
(liczby bezwzględne)

	Waga w mil. ton			Wartość w mil. zł		
Rok	Polska	Gdynia	Gdańsk	Polska	Gdynia	Gdańsk
1928	3.1	0,1	1,6	3,362	34	888
1929	3.1	0,2	1,6	3,311	63	793
1930	3,6	0.3	0,8	2,246	84	512
1931	2.9	0,5	0.4	1,468	106	263
1932	1.8	0.3	0,3	862	133	178
1933	2,4	0,7	0,4	827	297	124
1934	2,6	0.8	0.4	799	385	84
1935	2,6	0.9	0.4	860	450	77
1936	3,1	1,2	0,5	1.003	578	71
1937	3.7	1,5	0.8	1,254	721	100
1938	3,3	1,3	0,8	1.300	698	98

W stosunku do ogólnego przywozu Polski przez Gdynię przechodzi 39 proc. towarów w relacji wagowej i 54 proc. w relacji wartościowej. Przywóz przez Gdańsk jest znacznie

mniejszy i wynosi 25 proc. w relacji wagowej oraz 8 proc. w relacji wartościowej.

Tablica 31.

Udział Gdyni i Gdańska w przywozie do Polski (liczby względne w %)

Rok	Waga Polska	Waga Gdynia	Waga Gdańsk	Wartość Polska	Wartość Gdynia	Wartość Gdańsk
1928	100	2	31	100	1	27
1929	100	4	31	100	2	26
1930	100	10	22	100	4	23
1931	100	17	15	100	7	18
1932	100	19	19	100	15	21
1933	100	30	15	100	36	15
1934	100	30	15	100	46	12
1935	100	34	16	100	52	9
1936	100	38	17	100	58	7
1937	100	40	22	100	57	8
1938	100	39	25	100	54	8

Tablica 30 oraz 31 przedstawiają w liczbach bezwzględnych i względnych udział portów w handlu zagranicznym Polski oraz rozwój obrotów towarowych w okresie od 1928 do 1938 roku. Widzimy stały rozwój obrotów przez Gdynię i wzrastające z roku na rok znaczenie tego portu w handlu zagranicznym Polski. Możemy zaobserwować również wzrost obrotów w ostatnich latach przez Gdańsk.

W porównaniu do roku 1937 przywóz przez Gdynię zmalał o 12 proc., jeżeli chodzi o wagę towarów i o 3 proc., jeżeli chodzi o ich wartość. Przywóz przez Gdańsk w tymże czasie wzrósł o 4 proc., jeżeli chodzi o wagę i zmalał o 2 proc., jeżeli chodzi o wartość.

Wzmiankowaliśmy wyżej, że udział Gdyni w ogólnym przywozie do Polski w relacji wartości jest wyższy, aniżeli w relacji wagowej. Różnica ta powstaje wskutek tego, że przywóz przez Gdynię jest „szlachetniejszy“, aniżeli przez Gdańsk i granice lądowe. Miara szlachetności przywozu może być wartość przeciętna jednej tony. Otóż dla Gdyni stanowi 538 złotych, gdy dla granic lądowych — 427 złotych, Gdańska — 117 złotych, a dla całego przywozu do Polski — 393 złotych.

W latach poprzednich wartość przeciętna 1 tony towarów w przywozie dla Gdyni, Gdańska, granic lądowych i ogólna układały się inaczej — co przedstawia tablica 32.

Tablica 32.

Wartość przeciętna 1 tony towarów, przywożonych do Polski (w złotych)

Rok	Polska	Gdynia	Gdańsk	Granice ląd.
1928	651	296	352	709
1929	611	294	308	681
1930	629	245	657	674
1931	501	209	587	536
1932	482	385	316	503
1933	351	425	342	314
1934	313	496	249	228
1935	334	521	195	255
1936	327	498	135	257
1937	340	489	125	307
1938	393	538	117	427

Mówiąc o obrotach towarowych przez Gdynię i Gdańsk warto zastanowić się nad strukturą tych obrotów w porównaniu z ogólną strukturą handlu zagranicznego Polski, w liczbach bodaj najogólniejszych. Przywóz według działów towarów przedstawia tablica 33. Posługujemy się tu wyłącznie wartością towarów, gdyż operowanie relacją wagową, w tak wielkich działach, zawierających w sobie różne towary, nie daje właściwego obrazu.

Tablica 33.

Towary, przywożone ogółem oraz przez Gdynię i Gdańsk w roku 1938 według działów (w milionach złotych)

	Działy towarów	Polska	Gdynia	Gdańsk
	Ogółem	**1.300**	**698**	**98**
I	Wytw. poch. roślinnego . .	113	75	16
II	Zwierzęta żywe i wytw. poch. zwierzęcego	31	17	12
III	Wytw. poch. mineralnego	61	13	23
IV	Woski, tłuszcze poch. rośl. i zwierzęcego	16	12	4
V	Przetwory spożywcze, tytoń	61	16	4
VI	Przetwory chem., farmac., farby	75	24	11
VII	Skóry, futra, wyr. skórzane	92	63	5
VIII	Sur. włókien. i wyr. z nich	300	254	2
IX	Kauczuk i wyr. z kauczuku	23	17	3
X	Drzewo i wyr. z drzewa . .	6	1	3
XI	Papier i wyroby z niego . .	24	7	1
XII	Wyr. kamien., ceram., szkło	14	2	0
XIII	Metale nieszl. i wyr. z nich	182	119	8
XIV	Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny	193	50	2
XV	Środki transportowe	57	22	2
XVI	Wagi, narzędzia, apar. prec.	36	7	0
XVII	Wyroby różne	14	1	0

Jeżeli chodzi o Gdynię, to przywóz dotyczy głównie—surowców włókienniczych i wyrobów z nich — 36 proc., metali nieszlachetnych i wyrobów z nich 17 proc., wytworów pochodzenia roślinnego (owoce) 11 proc., skór, futer i wyrobów skórzanych — 9 proc., maszyn i aparatów, sprzętu elektrotechnicznego — 7 proc. W tych 5 działach zawiera się 80 proc. przywozu przez Gdynię.

Głównym działem przywozu przez Gdańsk są wytwory pochodzenia mineralnego — 24 proc., następnie wytwory pochodzenia roślinnego — 17 proc., wytwory pochodzenia zwierzęcego — 12 proc., przetwory chemiczne, farmaceutyczne i farby — 11 proc., metale nieszlachetne i wyroby z nich — 8 proc.

Widzimy więc inną strukturę przywozu przez Gdynię i przez Gdańsk.

Jeżelibyśmy chcieli obliczyć w jakim stopniu przywóz najważniejszych towarów korzysta z usług Gdyni, Gdańska i urzędów celnych na granicach lądowych, to otrzymamy:

Surowce włókiennicze i wyroby z nich — Gdynia — 85 proc., Gdańsk — 1 proc., granice lądowe — 14 proc.

Maszyny i aparaty, sprzęt elektrotechniczny — Gdynia — 26 proc., Gdańsk — 1 proc., granice lądowe — 73 proc.

Metale nieszlachetne i wyroby z nich — Gdynia — 65 proc., Gdańsk — 4 proc., granice lądowe — 31 proc.

Wytwory pochodzenia roślinnego — Gdynia — 66 proc., Gdańsk — 14 proc., granice lądowe — 20 proc.

Skóry, futra i wyroby skórzane — Gdynia — 68 proc., Gdańsk — 5 proc., granice lądowe — 27 proc.

Przetwory chemiczne, farmaceutyczne i farby — Gdynia — 32 proc., Gdańsk — 14 proc., granice lądowe — 54 proc.

Przetwory spożywcze i tytoń — Gdynia — 32 proc., Gdańsk — 14 proc., granice lądowe — 54 proc.

Wytwory pochodzenia mineralnego — Gdynia — 21 proc., Gdańsk — 38 proc., granice lądowe — 41 proc.

Środki transportowe — Gdynia 39 proc., Gdańsk — 4 proc., granice lądowe — 57 proc.

Wymieniliśmy powyżej tylko te działy towarów, wartość przywozu każdego z których stanowi ponad 50 milionów złotych.

W y w ó z.

Przechodzimy do omówienia wywozu przez porty polskiego obszaru celnego. W roku 1938 wywieziono przez Gdynię 7,4 miliona ton towarów o wartości 485 milionów złotych, oraz przez Gdańsk 5,2 miliona ton o wartości 278 milionów złotych.

Tablica 34.

Udział Gdyni i Gdańska w wywozie z Polski
(liczby bezwzględne)

	Waga w mil. ton			Wartość w mil. zł		
Rok	Polska	Gdynia	Gdańsk	Polska	Gdynia	Gdańsk
1928	20.4	1,6	6.7	2,508	45	588
1929	21,0	2,4	6.9	2,813	71	699
1930	18,9	2,9	7,5	2,433	147	651
1931	18,7	4.6	7,7	1,879	283	451
1932	13,5	4.5	5,1	1.084	217	293
1933	13,0	5.0	4.6	960	239	284
1934	14.6	5,9	5,3	976	270	327
1935	13.4	6.2	4.2	925	311	280
1936	13.0	6.3	4.4	1.026	370	306
1937	15,0	7,2	5,1	1,196	477	316
1938	15,6	7,4	5.2	1.185	485	278

W porównaniu z ogólnymi liczbami wywozu w roku 1938 przez Gdynię przechodzi 48 proc. towarów w relacji wagowej i 41 proc. w relacji wartości. Wywóz przez Gdańsk jest mniejszy i wynosi 33 proc. w relacji wagowej oraz 23 proc. w relacji wartości.

Tablice 34 i 35 przedstawiają udział obu portów w wywozie zagranicznym Polski w okresie od 1928 do 1938 roku.

Tablica 35.

Udział Gdyni i Gdańska w wywozie z Polski
(liczby względne w %)

	Waga			Wartość		
Rok	Polska	Gdynia	Gdańsk	Polska	Gdynia	Gdańsk
1928	100	8	33	100	2	26
1929	100	11	33	100	3	25
1930	100	16	40	100	6	27
1931	100	24	41	100	15	25
1932	100	34	38	100	20	27
1933	100	38	35	100	25	30
1934	100	41	36	100	28	34
1935	100	46	31	100	34	30
1936	100	48	34	100	36	30
1937	100	48	34	100	40	26
1938	100	48	33	100	41	23

Wywóz przez Gdynię wzrasta z roku na rok, zaś przez Gdańsk po załamaniu się w roku 1932 a dalej w roku 1935 wykazuje tendencję stałego wzrostu.

W porównaniu do roku 1937 wywóz przez Gdynię wzrósł o 4 proc., jeżeli chodzi o wagę towarów i o 2 proc., jeżeli chodzi o ich wartość. Przez Gdańsk wywóz wzrósł o 1 proc., jeżeli chodzi o wagę towarów i zmalał o 12 proc., jeżeli chodzi o ich wartość.

Wobec tego, że przez obydwa porty wywozimy pokaźną ilość towarów masowych, wartość przeciętna jednej tony wywozu jest znacznie niższa od tejże w przywozie. Otóż wartość przeciętna 1 tony towarów wywożonych przez Gdynię wynosi w roku 1938 — 65 złotych, przez Gdańsk — 54 złote i przez granice lądowe — 139 złotych. W latach poprzednich wartość przeciętna jednej tony układała się różnie — przedstawia to tablica 36.

Tablica 36.

Wartość przeciętna 1 tony towarów wywożonych z Polski (w złotych)

Rok	Polska	Gdynia	Gdańsk	Granice ląd.
1918	123	28	87	155
1919	134	29	102	174
1930	129	50	87	192
1931	100	62	62	177
1932	80	48	57	150
1933	74	48	62	124
1934	67	45	62	113
1935	69	50	66	113
1936	79	59	69	154
1937	80	67	62	148
1938	76	65	54	139

Struktura wywozu przez Gdynię jest mniej skomplikowana od przywozu. Najważniejszą pozycją pod względem wartości są wytwory pochodzenia mineralnego (węgiel), wartość wywozu którego stanowi 26 proc. ogólnej wartości wywozu przez Gdynię, następnie wytwory pochodzenia zwierzęcego — 21 proc., przetwory spożywcze — 15 proc., drzewo i wyroby drzewne — 9 proc., surowce włókiennicze i wyroby z nich — 6 proc., wytwory pochodzenia roślinnego — 5 proc.

Przez Gdańsk głównym artykułem wywozu jest drzewo i wyroby drzewne — 33 proc., następnie wytwory pochodzenia roślinnego — 27 proc., wytwory pochodzenia mineralnego — 26 proc.

Tablica 37.

Towary wywiezione ogółem oraz przez Gdynię i Gdańsk w roku 1938 według działów (w milionach złotych)

	Działy towarów	Polska	Gdynia	Gdańsk
	Ogółem	1.185	485	278
I	Wytw. poch. roślinnego . .	132	26	76
II	Zwierzęta żywe i wytw. poch. zwierzęcego	235	103	6
III	Wytw. poch. mineralnego .	252	126	73
VI	Woski, tłuszcze p. rośl. i zw.	0	0	0
V	Przetwory spożywcze, tytoń	96	74	4
VI	Przetw. chem., farm., farby	32	10	11
VII	Skóry, futra, wyrob. skórz.	15	6	1
VIII	Sur. włókien. i wyr. z nich	59	27	1
IX	Kauczuk i wyroby z kaucz.	1	0	0
X	Drzewo i wyroby z drzewa	203	43	97
XI	Papier i wyroby z niego . .	8	3	1
XII	Wyr. kamien., ceram., szkło	3	1	1
XIII	Metale nieszl. i wyr. z nich	128	60	6
XIV	Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechn.	11	4	1
XV	Środki transportowe . . .	4	0	0
XVI	Wagi, narzędzia, aparaty precyzyjne	1	0	0

Interesująco przedstawia się relacja wywozu przez porty i przez granice lądowe najważniejszych działów towarów. Wymieniamy tylko te, wartość wywozu każdego z których wynosi ponad 50 milionów złotych.

Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego — Gdynia 44 proc., Gdańsk — 3 proc., granice lądowe — 53 proc.

Wytwory pochodzenia mineralnego — Gdynia — 50 proc., Gdańsk — 29 proc., granice lądowe — 21 proc.

Drzewo i wyroby drzewne — Gdynia 21 proc., Gdańsk — 48 proc., granice lądowe — 31 proc.

Wytwory pochodzenia roślinnego — Gdynia — 41 proc., Gdańsk — 23 proc., granice lądowe — 36 proc.

Metale nieszlachetne i wyroby z nich — Gdynia — 47 proc., Gdańsk — 5 proc., granice lądowe — 48 proc.

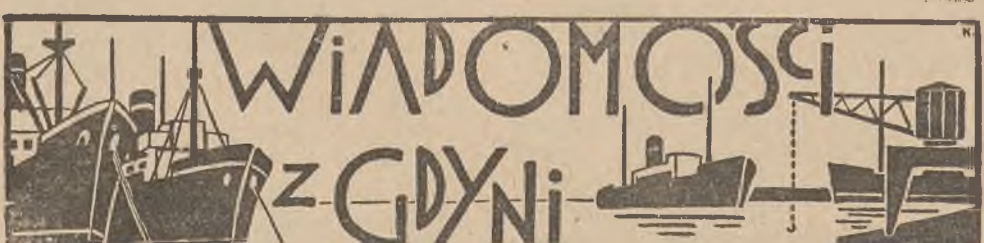
Przetwory spożywcze, tytoń — Gdynia 77 proc., Gdańsk — 4 proc., granice lądowe — 19 proc.

Surowce włókiennicze i wyroby z nich — Gdynia — 46 proc., Gdańsk — 2 proc., granice lądowe — 52 proc.

Jak wynika z przedstawionej wyżej analizy, popartej cyframi — obydwa porty polskiego obszaru celnego w zakresie obrotów towarowych przystosowują się do wykonania stawianych im zadań w obsłudze handlu zagranicznego Polski, przy uwzględnieniu specyficznych wymogów w odniesieniu do poszczególnych artykułów.

Nie ulega wątpliwości, iż w zależności od dalszego rozwoju obrotów handlu zagranicznego przystosowanie się to będzie czyniło nowe postępy. Cyfry, które zostały przytoczone w niniejszym opracowaniu, są tych tendencyj najbardziej przekonywującą rękojmią.

Bolesław Polkowski.



STAN URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W 1938 R.

W przeciągu 1938 roku w porcie gdyńskim zmontowano 11 szt. nowych dźwigów, z czego 8 szt. półportalowych o nośności 3 tony oraz 3 szt. portalowe o nośności 3/5 ton.

Obecnie więc port wyposażony jest w 88 szt. nowoczesnych mechanicznych urządzeń przeładunkowych, a mianowicie:

27 dźwigów półportalowych o nośności 3 tony
55 dźwigów portalowych o nośn. od 1,5—7 t.
2 dźwigi mostowe o nośności 11,5 ton
1 dźwig mostowy o nośności 5,2 ton
1 wywrotnica wagonowa o zdolności przeładunkowej 400 ton na godzinę
2 wywrotnice z urządzeniami taśmowymi, każda o zdolności przeładunkowej 600 ton na godzinę.

PRACA MAKLERÓW GDYŃSKICH W LUTYM 1939 R.

W ciągu lutego br. gdyńskie firmy maklerskie klarowały łącznie 457 statków o pojemności 442.193 nrt. na wejściu, i 460 statków o pojemności 452.521 nrt. na wyjściu.

Na poszczególne przedsiębiorstwa maklerskie przypadają następujące ilości oraz tonaż klarowanych statków:

	Nazwa firmy	Ilość statków na wejściu	Ilość statków na wyjściu	N. R. T. na wejściu	N. R. T. na wyjściu
1	Polskarob	80	85	155,579	122,346
2	Polska Agencja Morska	66	62	71,348	65,866
3	Bergtrans	87	84	67,141	69,769
4	Rothert i Kiłaczycki	22	26	27,079	24,711
5	American Scantic Line	7	7	21,965	21,965
6	F. G. Reinhold	30	31	21,265	22,549
7	Progress	25	26	19,737	21,313
8	Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe	3	3	13,789	20,024
9	Behnke i Sieg	26	27	16,530	17,090
10	Rummel i Burton	29	29	13,455	13,001
11	Żegluga Polska S. A.	24	23	12,738	11,920
12	Polbryt S. A.	14	14	11,720	11,720
13	Polska Zjedn. Korp. Bałt.	5	5	10,000	10,000
14	Oceaniczna Ag. Okrętowa	2	2	5,128	5,128
15	M. Z. Cedro i S-ka	6	6	4,642	4,642
16	Ferd. Prowe	10	12	3,884	4,842
17	Aug. Wolff et Co	9	6	4,019	3,438
18	Pantarei S. A.	1	1	1,271	1,271
19	Mewa	1	1	131	130
20	Pomorze	5	4	457	344
21	Korab	—	2	—	233
22	Delfin	1	1	113	113
23	Bandera	1	1	92	92
24	Terechowicz	1	—	96	—
25	Kapitan	2	2	14	14
	razem	457	460	442,193	452,521

PORTOWY PRZEŁADUNEK TOWARÓW BARKAMI.

Z początkiem bież. roku rozpoczęło na terenie portu gdyńskiego działalność nowoutworzone przedsiębiorstwo dla przeładunku i transportu towarów przy pomocy barek p. n. Morski Transport Towarów „Neptun".

Z uwagi na dążność do usprawnienia pracy przeładunkowej, zwłaszcza w zakresie mniejszych partyj towarów, z którego to powodu statki muszą być niejednokrotnie przeholowywane z jednego basenu do drugiego, względnie z jednego nabrzeża na drugie, kładzie się w każdym porcie wielki nacisk na oszczędność czasu w pracy, gdyż wiąże się to z kosztami pobytu statku. Stąd też przeładunek towarów bezpośrednio ze statku na barkę wzgl. odwrotnie przy jednoczesnym normalnym przeładowywaniu ich ze statku do magazynów, przyczynia się znacznie do usprawnienia pracy przeładunkowej portu.

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W LUTYM 1939 R. (według danych Polskiej Agencji Morskiej).

Eksport prawie wszystkich towarów masowych znacznie osłabł w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego. Objaw ten powtarza się periodycznie co rok.

Zboże.

Ilość ładunków zboża w stosunku do poprzedniego okresu sprawozdawczego wzrosła, przy czym było dużo wolnego tonażu, tak, że frachtowanie nie natrafiało z tego punktu na większe trudności. Na początku lutego zanotowano pewien zastój w eksporcie zboża do Antwerpii, co było spowodowane obniżką cen za zboże. Jako ekwiwalent za poniesioną stratę, wyrażającą się w małej ilości wyeksportowanego zboża do Belgii, eksporterzy wykazali większe zainteresowanie rynkiem holenderskim, w konsekwencji czego wywieziono znaczne ilości zboża do Rotterdamu, za które płacono przeciętnie 3/— Gold.

Węgiel.

W dziedzinie eksportu węgla z Gdyni i Gdańska zanotowano w stosunku do stycznia spadek. Stawki frachtowe utrzymały się na ogół na poziomie stawek poprzedniego okresu sprawozdawczego. Na ogół płacono za statek o wielkości

2.600 ton do Rouen	5/7½
3.700 ton do Bordeaux	6/9
2.600 ton do Fecamp i Rouen	6/3

Do Holandii płacono za statek o wielkości ca 4.000 ton 4/6, za statek o wielkości ca 3.000 ton 4/9 do 5/—.

Do Belgii płacono za statek o wielkości ca 3.000 ton do Ostendy, Antwerpii, Gent 3/9.

Zafrachtowano również kilkanaście ładunków do portów Morza Śródziemnego, a m.:

ca 6.000 ton Jugosławia	8/3
2.700 ton Dakar	7/6
4.200 ton Alexandria	8/—
3.500 ton Algier	8/9

Również zafrachtowano kilka statków do Ameryki, a mianowicie:

5.300 ton Buenos Aires	14/6
9.000 ton Buenos Aires	13/9
5.500 ton Rosario	14/9

Żaglowce.

Ładunków dla małego tonażu było w okresie sprawozdawczym na ogół mało, przy czym tonażu było pod dostatkiem. Odprawiono kilkanaście żaglowców ze zbożem, do prowincjonalnych portów holenderskich, za które płacono Hfl. 4,— od tony.

Do Danii było na ogół bardzo mało ładunków, zafrachtowano jednak kilka żaglowców ze zbożem, za które płacono: jeden port n. n. Aarhus — RM. 4,25 za tonę.

W dziedzinie importu, zafrachtowano kilkanaście żaglowców z brykietami i kamieniami ze Szczecina, za które płacono RM. 4,— za tonę.

Oprócz tego zafrachtowano jeszcze kilka ładunków dębiny do Kopenhagi, za które płacono Dkr. 10,— od cbm.

Drzewo.

Eksport drzewa w okresie sprawozdawczym był bardzo mały; tłumaczy się to tym, że największa część firm, interesujących się eksportem drzewa, zawiesiło działalność na wybrzeżu i dopiero z głębi kraju starają się nawiązać kontakt z zagranicą. Należy się więc

spodziewać, że w najbliższym czasie eksport drzewa z Gdańska się ożywi.

Wszystkie na rynku będące partie odwieziono liniami regularnymi.

W przybliżeniu policzono za D. B. B. z Gdyni do Londynu ca sh. 28/— Baltwood nett za std.

WALNE ZEBRANIE ZRZESZENIA SHIPCHANDLERÓW W GDYNI.

Dnia 13 marca br. odbyło się w lokalu Izby Przemysłowo-Handlowej inauguracyjne walne zebranie Zrzeszenia Shipchandlerów w Gdyni. Udział w zebraniu wzięły gdyńskie firmy shipchandlerskie oraz przedstawiciele władz i samorządu gospodarczego w osobach pp.: T. Marchlewskiego — wicedyrektora Izby, mgr. F. Fałatowicza — naczelnika Urzędu Celnego w Gdyni i mgr. J. Sieradzkiego — delegata Urzędu Morskiego.

Zebrani shipchandlerzy na przewodniczącego zebrania zaprosili p. dyrektora T. Marchlewskiego.

Po wysłuchaniu sprawozdania Komitetu Organizacyjnego Zrzeszenia Shipchandlerów, walne zebranie uchwaliło podziękowanie i absolutorium dla Komitetu. Następnie przystąpiono do wyboru władz. Na prezesa Zrzeszenia wybrano p. Hipolita Walkowskiego, dyrektora firmy „Teodor Różkowski"; na wiceprezesa p. Mariana Szymurę, dyrektora firmy „Shipsupply"; na skarbnika p. Stanisława Dumicza, dyrektora firmy „Bership". Do Komisji Rewizyjnej powołano p. Karola Larskiego, dyrektora firmy „Balta" i p. Tadeusza Wróblewskiego, kierownika oddziału gdyńskiego firmy „Bacon-Export Gniezno" S. A.

Celem nowoutworzonej organizacji poza akcją, zmierzającą do ochrony wspólnych interesów, jest z jednej strony popieranie rozwoju handlu shipchandlerskiego na polu gospodarczym oraz usprawnienie obsługi statków pod względem technicznym, z drugiej dążność do pozyskania krajowych i zagranicznych rynków zbytu.

Powstanie Zrzeszenia Shipchandlerów w Gdyni uważać należy za bardzo celowe i wskazane, z uwagi na doniosłość tej branży handlu portowego, stanowiącej w obrotach eksportu poważną pozycję.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W 1938 ROKU.

Analiza szczegółowa.

W „Biuletynie Izby P.-H." z dnia 15 stycznia br. podano najistotniejsze zmiany, jakie miały miejsce w strukturze zamorskich obrotów portu gdyńskiego w 1938 roku. W obecnej chwili jesteśmy w stanie podać szczegółową analizę obrotów portu.

Przewidywania nasze co do słabej nadziei wzrostu udziału portu gdyńskiego w handlu zagranicznym R. P. sprawdziły się. W 1938 r. jesteśmy świadkiem zmniejszenia się udziału portu gdyńskiego w naszym handlu zagranicznym.

Zmiany te zilustrują poniższe dane:

Udział % (wagowy) Gdyni w handlu zagr. R. P.

	Przywóz	Wywóz	Razem
1938 r.	39,2	47,6	46,1
1937 r.	40,0	47,7	46,2
1936 r.	37,8	48,3	46,3

Udział % (wartościowy) Gdyni w handlu zagr. R. P.

	Przywóz	Wywóz	Razem
1938 r.	53,7	40,9	47,6
1937 r.	57,5	39,8	48,9
1936 r.	57,6	36,1	46,7

Zmniejsza się udział Gdyni we wszystkich relacjach. Szczególnie poważny spadek udziału występuje w przywozie (wartośc.) Jedynym wyjątkiem będzie tu nieznaczny wzrost udziału w wywozie (wartośc.) Na ogół możnaby uważać rok 1936 jako ten rok, w którym port gdyński osiągnął najlepsze rezultaty w obsłużeniu handlu zagranicznego R. P.

Jak już wspominaliśmy uprzednio, obroty zamorskie portu gdyńskiego w 1938 roku (9.173.437,7 ton) wykazują nieznaczny 1,9% wzrost w stosunku do 1937 roku (9.006.176,3 t.) Po szczególnie poważnym wzroście obrotów w 1937 roku rok miniony jest powrotem do okresu względnej stabilizacji w czasie poprzednich dwóch lat, kiedy to tempo wzrostu obrotów nie przekraczało 4%.

Na tle zniżkowej tendencji handlu światowego, kurczenia się obrotów wielu portów europejskich wyniki pracy portu w roku ubiegłym należą niewątpliwie do zupełnie normalnych.

Po raz pierwszy w rozwoju obrotów portu *przywóz zamorski* w roku sprawozdawczym (1.526.535,7 ton) załamał się, wykazując 11,1%-owy spadek w stosunku do przywozu zamorskiego w 1937 r. (1.718.003,7 ton). Spadek ten spowodowała pozycja towarów masowych, a właściwie jeden z najpoważniejszych tu artykułów — złom żelazny.

Najpoważniejszy ilościowo artykuł importu w porcie gdyńskim i zarazem jeden z najwcześniejszych artykułów importu „gdyńskiego", gdyż zjawił się już w 1928 roku złom żelazny, po rekordowych wynikach w 1937 roku (677.947 ton) wykazuje bardzo poważny spadek, wynoszący w liczbach absolutnych 230.935 ton, co stanowi 34,1%. Surowiec ten niemal w 99% sprowadzany dla polskich hut żelaznych przez port gdyński wobec poważnych trudności nabycia go na rynkach zagranicznych, musi być w większym niż dotychczas stopniu znajdowany na rynku wewnętrznym. W najbliższym czasie liczyć się należy z powiększeniem dostaw złomu kolejowego, najpoważniejszego ostatnio dostawcy na rynku

wewnętrznym dla potrzeb polskiego hutnictwa.

Drugi z rzędu najpoważniejszy surowiec polskiego hutnictwa, rudy zajmują coraz poważniejsze miejsce w przeładunkach portu gdyńskiego. W 1938 roku przywóz rud w porcie gdyńskim wyniósł 200.573 ton, a więc znowu rekordowe wyniki. W porównaniu do 168.490 ton, osiągniętych w 1937 roku, stanowi to poważny przeszło 19%-owy wzrost. Są to niemal maksymalne dla dotychczasowej zdolności przeładunkowej portu osiągnięcia w przywozie tych surowców. Świadczy o tym wyraźnie wypadek skierowania w pierwszych dniach m. grudnia ub. r. wobec faktu przeciążenia gdyńskich urządzeń przeładunkowych po 1½ dniowym oczekiwaniu na redzie portu gdyńskiego 2 statków z rudą do Gdańska.

Trzecią z kolei najpoważniejszą pozycją przywozu towarów masowych w porcie gdyńskim są surowce dla krajowych fabryk nawozów sztucznych: fosforyty i żużle Thomasa.

Dominującą pozycję stanowią tu naturalnie fosforyty. W 1938 roku przywóz fosforytów pozostaje na poziomie ubiegłego roku (145.334 t. w 1938 r. wobec 145.393 t. w 1937 r.) Są to nadal rekordowe wyniki w przywozie tego surowca, zapoczątkowanego 11 lat temu (1928 r.)

Zmienne koleje przechodzi natomiast przywóz żużli Thomasa. Po rekordowych wynikach w pierwszych latach 1928—1929 (101.855 t. i 134.203 t.), przywóz żużli Thomasa wykazuje stałą tendencję spadku, osiągając minimum w 1935 r. (29.251 t.) Od 1935 r. przywóz żużli wykazuje stałą poprawę, osiągając w 1938 r. — 66.150 t. W stosunku do poprzedniego 1937 r. stanowi to zaledwie ok. 2 proc. wzrost (64.862 t.)

Podobne koleje jak żużle Thomasa przechodzą również piryty. Odgrywające doniosłą rolę w hutnictwie, podobnie jak w wytwórczości kwasu siarkowego, piryty, po rekordowych wynikach w 1934 roku wykazują zdecydowaną tendencję spadku, w 1938 roku spadek przywozu pirytów wyniósł w liczbach absolutnych przeszło 23 tys. ton (6.043 t. w 1938 r., wobec 29.305 t. w 1937 r.)

Reasumując przywóz tych pięciu najpoważniejszych towarów masowych, stanowiących ok. 57 proc. ogólnego przywozu zamorskiego w porcie gdyńskim w 1938 roku, należy stwierdzić, iż rok sprawozdawczy przyniósł im przeszło 20 proc. spadek (865.113 ton w 1938 r., wobec 1.085.999 ton w 1937 roku).

Niewątpliwie do najbardziej wartościowych pozycyj drobnicowych przywozu zamorskiego w porcie gdyńskim od szeregu lat należy bawełna surowa. Początki przywozu bawełny sięgają 1929 roku. O właściwym pozyskaniu bawełny przez port gdyński można mówić dopiero od 1933 roku. Wzrastający z roku na rok przywóz bawełny osiąga w ub. 1938 r. nowe rekordowe wyniki (97.507 t.) — W porównaniu z poprzednim 1937 r. (93.013 t.) przywóz bawełny w roku sprawozdawczym wykazuje 4,8 proc. Port gdyński przeładowuje nie tylko w 100 proc. bawełnę przeznaczoną dla gospodarstwa narodowego Polski, ale od szeregu lat bawełnę tranzytową. Do najpoważniejszych odbiorców w ostatnich latach zaliczała się tu przede wszystkim Czechosłowacja. Wypadki ubiegłego roku pomimo chwilowych wahań w miesiącach wrzesień — październik w niewielkim stopniu dały się dotychczas odczuć w przeładunkach tego surowca. —

Doniosłą rolę w przeładunkach tego surowca włókienniczego odgrywa niewątpliwie wyposażenie portu w najnowocześniejsze krótko i długoterminowe magazyny. Ukoronowaniem prac nad organizacją aparatu handlowego jest w pierwszym rzędzie uruchomienie instytucji arbitrażu bawełnianego. Inauguracja arbitrażu odbyła się dn. 24 IX 1938 r., faktyczne uruchomienie miało jednak miejsce w dniu 24 X 1938 r. Wydano już nawet kilka wyroków arbitrażowych.

Z innych surowców włókienniczych zwraca uwagę poważny ok. 45 proc. wzrost przywozu wełny surowej (28.611 t. w 1938 r., wobec 19.785 t. w 1937 r.) Są to rekordowe wyniki, przewyższające o 3.576 ton poprzedni rekordowy przywóz w 1936 r. (25.035 t.)

Przywóz juty, wykazując w roku bieżącym poważny ok. 15 proc. wzrost (14.443 t. w 1938 r., wobec 12.569 t. w 1937 r.), jest jednakże znacznie mniejszy od dotychczasowych rekordowych wyników w 1936 r. (15.809 t.)

Nieznacznemu zmniejszeniu ulega w roku sprawozdawczym przywóz odpadków bawełny (2.422 t. w 1938 r., wobec 2.506 t. w 1937 r.)

Reasumując całą grupę surowców włókienniczych i wytworów z nich, należy podkreślić poważny przeszło 10 proc. wzrost przywozu tej grupy (164.840 t. w 1938 r., wobec 149.789 t. w 1937 r.) Przechodząc z kolei do mniejszej wartościowo, większej natomiast ilościowo grupy przetworów chemicznych, surowców chem., farb i t. p., omówimy w pierwszym rzędzie garbniki.

W roku sprawozdawczym przywóz garbników wykazuje poważny przeszło 16 proc. wzrost (15.128 t. w 1938 r., wobec 13.026 t. w 1937 r.) Pomimo tego poważnego wzrostu liczba ta znacznie odbiega od ostatnich rekordowych wyników w 1936 r. (18.943 t.) Najpoważniejszym dostawcą garbników jest nadal Argentyna i Unia Południowo Afrykańska.

O dwóch najpoważniejszych surowcach z tej grupy (fosforytach i żużlach Thomasa) wspomniano już przy omawianiu przywozu towarów masowych.

Cała grupa przetworów i surowców chemicznych, farmaceut., farb i t. p. wykazuje nieznaczny 1,3 proc. wzrost (240.870,2 t. w 1938 roku, wobec 237.792,9 t. w 1937 r.) — Trzecią z kolei co do wagi grupą, wykazującą nieznа-

czny wzrost są wytwory pochodzenia roślinnego. Nieznaczny ten wzrost zawdzięczać należy przede wszystkim owocom suszonym, wykazującym poważny przeszło 81 proc. wzrost przywozu (10.333 t. w 1938 r., wobec 5.685 t. w 1937 r.)

Dobrze rozwija się również przywóz orzechów i migdałów, wykazując poważny przeszło 32 proc. wzrost (1.888 t. w 1938 r., wobec 1.426 t. w 1937 r.) Z innych artykułów kolonialnych zwiększa się przywóz: kawy o około 21 proc. (4.991 t. w 1938 r., wobec 4.136 t. w 1937 r.), kakao o przeszło 3 proc. (6.039 t. w 1938 r., wobec 5.853 t. w 1937 r. i korzeni o ok. 20 proc. (1.535 t. w 1938 r., wobec 1.285 t. w 1937 r.)

Jedna z najpoważniejszych pozycyj z tej grupy, nasiona oleiste, a więc kopra, soja, ziarna palmowe, sezam, arachidy, siemię lniane i t. p. wykazują od paru ostatnich lat tendencje zniżkowe. Artykuły te związane w przeważnej mierze z pracą olejarni gdyńskiej „Union" na skutek zarządzeń reglamentacyjnych przechodzą ostatnio swój „kryzys" przywozu. Najpoważniejsze i zarazem rekordowe wyniki w przywozie nasion oleistych miały miejsce w 1934 r. (81.798 t.) Ostatni rok sprawozdawczy przynosi znowu ok. 7 proc. spadek przywozu nasion oleistych (47.434 t. w 1938 r., wobec 50.814 t. w 1937 r.)

Podobne koleje przechodzi również ryż surowy. Pierwsze transporty ryżu surowego w 1927 — 1928 r. związane są z powstaniem gdyńskiej „Łuszczarni Ryżu". Najlepsze rezultaty przywóz ten osiąga w 1931 r. (75.286 t.) — Po czym idą już lata zdecydowanego spadku przywozu ryżu. Przyczyny spadku podobnie jak przy nasionach oleistych — restrykcje rządowe.

W 1938 r. spadek przywozu ryżu sur. wyniósł 3,2 proc. (45.257 t. w 1938 r., wobec 46.773 t. w 1937 r.) Nadal najpoważniejszymi dostawcami ryżu są Busina i Indie Brytyjskie. —

Do pozycyj z grupy wytw. roślinnych, wykazujących spadek należą również owoce świeże (jabłka, winogrona, banany, pomarańcze, cytryny i t. p.) Po najlepszym wyniku osiągniętym w 1935 roku (68.889 t.) przywóz ten stale zmniejsza się. W 1938 r. przywóz owoców świeżych wykazał 4 proc. spadek (45.843 t. w 1938 r., wobec 47.741 w 1937 r.)

Z artykułów kolonialnych zmniejszył się w roku sprawozdawczym przywóz herbaty o ok. 5 proc. (1.381 t. w 1938 r., wobec 1.454 t. w 1937 r.)

Cała grupa wytworów pochodzenia roślinnego wykazuje nieznaczny ok. 2 proc. wzrost przywozu (182.702 t. w 1938 r., wobec 178.962 t. w 1937 roku).

Grupa wytworów pochodzenia zwierzęcego daje na ogół dobre rezultaty. Szczególnie poważny wzrost wykazuje przywóz śledzi, osiągając znowu rekordowe liczby (61.831 t. w 1938 r., wobec 48.970 t. w 1937 r.)

Dominują tu naturalnie ładunki śledzi solonych (49.217 t. w 1938 r., wobec 38.269 t. w 1937 r.) Śledzi świeżych przywozi się znacznie mniej (12.614 t. w 1938 r., wobec 10.702 t. w 1937 r.)

Zmniejsza się natomiast przywóz tłuszczu zwierzęcego, surowego (12.451 t. w 1938, wobec 12.923 t. w 1937 r.), oraz tranu (4.050 t. w 1938 r., wobec 5.705 t. w 1937 r.) Są to artykuły podlegające również poważnej reglamentacji.

Dzięki pozycjom śledzi, grupa wytworów pochodzenia zwierzęcego wykazała poważny ok. 33 proc. wzrost (68.414 t. w 1938 r., wobec 51.462 t. w 1937 r.)

Poważnemu zwiększeniu, gdyż przeszło 14 proc. ulega przywóz tytoniu (4.375 t., wobec 3.830 t. w 1937 r.)

Cała grupa przetworów spożywczych i tytoniu wykazuje poważny przeszło 82 proc. wzrost przywozu (12.724.7 t., wobec 6.976,6 t. w 1937 r.)

Rok sprawozdawczy przynosi poważny wzrost przywozu skór surowych i garbowanych (37.640 t. w 1938 r., wobec 27.625 t. w 1937 r.) Są to rekordowe wyniki tego ze wszech miar cennego ładunku w porcie gdyńskim. Podobnie, jak na odcinku bawełny również i na odcinku skór uruchomiona w 1937 r. instytucja arbitrażu skór poczyna wydawać coraz lepsze owoce.

Stąd widzimy przeszło 36 proc. wzrost przywozu całej grupy skór, futer i wyrobów skórzanych (38.220 t. w 1938 r., wobec 28.056 t. w 1937 r.)

Cała grupa kauczuku i wyrobów wykazuje przeszło 17 proc. wzrost (10.597 t. w 1938 r. wobec 9.010 t. w 1937 r.)

Grupa drzewa (w przeważnej mierze egzotycznego), korka i wyrobów koszykarskich wykazuje poważny przeszło 76 proc. wzrost (3.784 t. w 1938 r., wobec 2.149 t. w 1937 r.)

Niewielka co prawda grupa wyrobów kamieniarskich, ceramicznych i szklanych wykazuje poważny ok. 146 proc. wzrost (1.559 t. w 1938 r., wobec 634 t. w 1937 r.)

Podobnie, jak i na terenie całego handlu zagranicznego rok bieżący przynosi nowe rekordowe osiągnięcia w przywozie maszyn, aparatów i ich części (9.444 t. w 1938 r., wobec 6.195 t. w 1937 r.), wykazując poważny przeszło 52 proc. wzrost przywozu. Najpoważniejsze ilości maszyn w roku sprawozdawczym sprowadziliśmy z Anglii, ze Stanów Zjedn. Am. Półn. i Szwecji.

Zjawisko to ma ścisły związek z postępami motoryzacji w głębi kraju. Zmniejszył się natomiast w roku sprawozdawczym przywóz części wagonów i lokomotyw o ok. 44 proc. (1.709 t. w 1938 r., wobec 3.035 t. w 1937 r.) — Cała grupa maszyn, aparatów i sprzętu elektrycznego wykazuje poważny ok. 54 proc. wzrost (10.506 t. w 1938 r., wobec 6.843 t. w 1937 r.) Podobne rezultaty daje grupa środ-

ków transportowych wzrastając o ok. 25 proc. (10.614 t. w 1938 r., wobec 8.507 t. w 1937 r.)

Przechodząc z kolei do omawiania tych grup towarowych, które w roku sprawozdawczym wykazują spadek przywozu, niewątpliwie najpoważniejszą rolę odgrywa tu grupa metali i wyrobów z nich, wykazując poważny ok. 30 proc. spadek (502.237 t. w 1938 r., wobec 714.187 t. w 1937 r.)

O spadku przywozu złomu żel., jednej z podstawowych pozycyj tej grupy wspomniano przy omawianiu towarów masowych. Cały szereg natomiast innych metali kolorowych z tej grupy wykazuje mniej lub więcej poważny wzrost przywozu. Do najbardziej cennych metali kolorowych tej grupy zaliczyć należy przede wszystkim miedź, wykazującą poważny ok. 50 proc. wzrost przywozu (28.041 t. w 1938, wobec 18.721 t. w 1937 r.) Są to rekordowe wyniki w dotychczasowym przywozie tego metalu w porcie gdyńskim.

Z kolei omówimy, jako związaną z tą grupą metali, grupę wytworów mineralnych, gdyż obie są najcenniejszymi surowcami hutniczymi pochodzenia zagranicznego.

Grupa wytworów mineralnych w roku sprawozdawczym wykazuje poważny ok. 13 proc. spadek przywozu (229.796 t. w 1938 r., wobec 262.892 t. w 1937 r.)

Jedna z najpoważniejszych pozycyj w grupie wytworów mineralnych — rudy różne wykazują ok. 19 proc. wzrost przywozu, o czym szczegółowo omawiano przy towarach masowych.

Załamuje się również przywóz grupy wosku oraz tłuszczów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego o ok. 4 proc. (22.332 t. w 1938 r., wobec 23.144 t. w 1937 r.)

Spadek grupy tłuszczy spowodowało przede wszystkim zmniejszenie się przywozu tłuszczu zwierzęcego surowego o ok. 4 proc. (12.451 t. w 1938 r., wobec 12.923 t. w 1937 r.) Zwiększył się natomiast przywóz tłuszczu i olejów roślinnych o ok. 32 proc. (5.207 t. w 1938 r., wobec 3.951 t. w 1937 r.)

Grupa papieru i wyrobów z niego wykazuje poważny ok. 25 proc. spadek (24.977 t. w 1938 r., wobec 33.330 t. w 1937 r.) Spadek ten spowodowała przede wszystkim pozycja papieru i makulatury, których przywóz zmniejszył się o ok. 28 proc. (15.133 t. w 1938 r., wobec 20.974 t. w 1937 r.)

Zmniejsza się również przywóz celulozy o ok. 22% (8.921 t. w 1938 r., wobec 11.428 t. w 1937 r.) Poważnie zmniejsza się również przywóz wag i narzędzi, wykazując ok. 66 proc. spadek całej tej grupy (1.129 t. w 1938 r., wobec 3.294 t. w 1937 r.)

Niezależnie od zanalizowania poważniejszych pozycyj towarowych masowych i drobnicowych przywozu omówiono również 17 grup (działów wg nomenklatury taryfy celnej) podawanych do wiadomości publicznej na łamach miesięcznika dawniej „Wiadomości Portu Gdyńskiego“, a obecnie od stycznia 1939 r. „Wiadomości Portowych“.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski ważniejszych pozycyj towarowych 1938 roku w porównaniu z 1937 r. poniższe zestawienie:

PRZYWÓZ ZAMORSKI (ton)

	Rok 1938	Rok 1937
Nasiona różne	625	575
nasiona oleiste	47.434	50.814
ryż surowy	45.257	46.773
owoce świeże	45.843	47.741
owoce suszone	10.333	5.685
konserwy owocowe	190	155
orzechy i migdały	1.888	1.426
kawa	4.991	4.136
herbata	1.381	1.454
kakao	6.039	5.853
korzenie	1.535	1.285
rośliny i mat. roślinne	1.425	1.019
żywica	7.301	7.474
śledzie świeże	12.614	10.702
śledzie solone	49.217	38.269
rudy różne i wyp. piryt.	200.573	168.489
piryty	6.043	29.306
oleje	4.077	2.132
smoła i smary	449	524
asfalt	1.945	2.349
tłuszcze i oleje roślinne	5.207	3.951
tłuszcze zwierzęce surowe	12.451	12.923
tran	4.050	5.705
napoje alkoholowe i in.	1.436	1.290
tytoń	4.375	3.830
siarka	6.129	5.367
przetwory chemiczne	2.889	2.840
farby	847	1.014
garbniki	15.128	13.027
fosforyty	145.334	145.393
żużle Thomasa	66.150	64.862
skóry	37.640	27.625
wełna	28.611	19.785
odpadki wełny	1.247	824
przędza wełniana	176	306
bawełna sur.	97.507	93.013
odpadki bawełny	2.422	2.506
przędza bawełniana	1.946	2.079
len, konopie, sisal i in. wł. rośl.	628	828
juta	14.443	12.569
szmaty	15.308	16.020
kauczuk	9.663	6.834
wyroby gumowe	934	2.177
papier i makulatura	15.133	20.974
papa i tektura	417	400
celuloza	8.921	11.429
żelazo surowe	5.013	8.831
metale różne	7.385	3.327
złom żelazny	447.013	677.948
miedź	28.041	18.721
cyna	2.793	1.799
cynk	3.275	424
wyroby żelazne i metalowe	8.500	3.144
maszyny, aparaty i części	9.444	6.195

	Rok 1938	Rok 1937
części wagonów i lokomotyw	1.709	3.033
samochody, motocykle i części	8.398	3.292
różne	36.813	83.336
Razem	1.526.336	1.718.004

Załamanie się przywozu zam. w 1938 roku poprzedziło zmniejszenie się tempa wzrostu w ostatnich trzech latach, co ilustruje poniższe zestawienie:

Przywóz zam. (ton)

			Wzrost lub spadek %% w stosunku do poprz. roku
Rok	1938	1.526.333.7	— 11.1%
„	1937	1.718.003.7	+ 28.6%
„	1936	1.333.433.7	+ 20.1%
„	1935	1.111.844.3	+ 12.1%

Wywóz zamorski w roku sprawozdawczym wyniósł *7.646.902,— ton,* wykazując nieznaczny 4.9%-owy wzrost w stosunku do ub. 1937 roku (7.288.172,6 ton).

Podobnie, jak i przywozu najpoważniejszy wzrost (%) wywozu miał miejsce w 1937 r. Jak się kształtował wywóz zamorski w ostatnich latach ilustruje poniższe zestawienie:

Wywóz zamorski (ton)

			Wzrost %% w stosunku do poprz. roku
Rok	1938	7.646.902.—	+ 4.9%
„	1937	7.288.172.6	+ 13.7%
„	1936	6.407.490.2	+ 0.7%
„	1935	6.362.399,3	+ 2,6%

O ile najpoważniejsze tempo wzrostu miało miejsce w 1937 roku, to natomiast rekordowe wyniki wywozu przyniósł dopiero ostatni 1938 rok. Podkreślić również należy stały wzrost obrotów wywozu zamorskiego, który w okresie ostatnich piętnastu lat nie załamał się nigdy. Wywóz towarów masowych jest ilościowo prawie że osiem razy większy, aniżeli przywóz masowych. Towarami masowymi wywozu zamorskiego w naszej analizie są: węgiel eksportowy, węgiel bunkrowy, koks i drzewo (tarcica oraz kopalniaki, bale i słupy). O ile na przywozie towary masowe (złom, rudy, fosforyty itp.) stanowią ok. 37% całego przywozu, to na wywozie towary masowe stanowią ok. 91% całego wywozu. W liczbach absolutnych wywóz tych czterech towarów masowych w 1938 roku wyniósł 6.891.830 ton, drobnicowych zaś 735.032 ton. W porównaniu do poprzedniego 1937 roku wywóz towarów masowych w roku sprawozdawczym zwiększył się o ok. 4%. Nieznaczny ten wzrost towarów masowych zawdzięczać należy wyłącznie pozycjom: węgla bunkrowego i drzewa.

Najpoważniejsza pozycja towarów masowych węgiel eksportowy w roku sprawozdawczym załamał się znowu, wykazując 4.3%-owy spadek wywozu (3.379.499 ton) w stosunku do poprzednich wyników w 1937 r. (3.560.207 t.) W ostatnich pięciu latach jest to już trzecie z rzędu załamanie się wywozu zam. węgla eksportowego w porcie gdyńskim.

Jak się kształtował wywóz węgla eksportowego w ostatnich latach zilustruje to poniższe zestawienie:

Wywóz węgla eksportowego (ton)

Rok	1938	3.379.499
„	1937	3.560.207
„	1936	4.903.613
„	1935	3.021.031
„	1934	3.160.169
„	1933	4.427.274

Nieprzerwany wzrost wywozu węgla eksportowego miał miejsce aż do 1934 roku. W 1935 roku nastąpiło pierwsze załamanie się wywozu. W 1936 roku miało miejsce już drugie załamanie się i wreszcie rok sprawozdawczy 1938 przyniósł trzecie załamanie się wywozu. Węgiel w porcie gdyńskim eksportują najpoważniejsze polskie koncerny, jak: Robur (Polskarob), Skarboferm (Skarbopol), Giesche, Progress i Elibor.

Drugi z rzędu najpoważniejszy artykuł masowego wywozu w porcie gdyńskim jest węgiel bunkrowy. Rok sprawozdawczy przynosi tu nowe bardzo poważne rekordowe osiągnięcie, przekraczające cyfrę milionową. W 1938 roku *wywóz węgla bunkrowego* wyniósł *1.018.622 ton,* wykazując bardzo poważny 66.6 procentowy wzrost wywozu w stosunku do poprzednich rekordowych wyników w 1937 r. (611.382 ton).

Jak się kształtował wywóz węgla bunkrowego w ostatnich paru latach zilustruje to poniższe zestawienie:

Wywóz węgla bunkrowego (ton)

Rok	1938	—	1.018.622
„	1937	—	611.382
„	1936	—	401.374
„	1935	—	363.620
„	1934	—	208.692
„	1933	—	180.867

Port gdyński wysunął się na jedno z pierwszych miejsc spośród najpoważniejszych portów bałtyckich jako poważna stacja bunkrowa. Świadczyć o tym mogą zawinięcia szeregu statków do portu wyłącznie po bunkier. Jedną z najpoważniejszych przyczyn tego wspaniałego rozwoju jest przede wszystkim wyposażenie portu w najnowocześn. urządzenia przeładunkowe dla tego rodzaju ładunku. Takimi najnowocześniejszymi urządzeniami są trzy pływające stacje (statki) bunkrowe. Dużą rolę odgrywają tu niewątpliwie: dobry gatunek polskiego węgla bunkrowego oraz konkurencyjne ceny.

Trzecim z kolei ładunkiem masowym z tej grupy jest koks. Wywóz jego od szeregu lat ulega silnym wahaniom „in plus“ względnie „in minus“. W roku sprawozdawczym wywóz koksu załamał się w stopniu bardzo poważnym. W 1938 roku wywóz koksu wyniósł 127.802 ton, wykazując 45,5%-owy spadek w stosunku do poprzedniego 1937 r. (234.646 t.)

To zmienne kształtowanie się wywozu koksu w ostatnich paru latach ilustruje poniższe zestawienie:

Wywóz koksu (ton)

Rok 1938	—	127.802
„ 1937	—	234.646
„ 1936	—	236.182
„ 1935	—	189.009
„ 1934	—	194.117
„ 1933	—	57.284

Wywóz drzewa w roku sprawozdawczym osiąga doskonałe rezultaty. Najpoważniejszą pozycją z grupy drzewa jest od szeregu lat w porcie gdyńskim tarcica. Wywóz tarcicy jest w wysokim stopniu uzależniony od koniunktury, a właściwie od koniunktury na drzewo na rynku angielskim. — Stąd poważne „falowanie“ tego wywozu. Do 1936 r. poważną rolę odgrywały w porcie gdyńskim braki natury technicznej. Z chwilą uruchomienia specjalnego portu drzewnego na Oksywiu z tej strony wywóz nie napotyka żadnych przeszkód, a wprost przeciwnie — najnowocześniejsze urządzenia składowania i przeładunku stoją do dyspozycji tego ładunku.

Kształtowanie się wywozu tarcicy w ostatnich paru latach zilustruje poniższe zestawienie:

Wywóz tarcicy (ton)

Rok 1938	—	225.527
„ 1937	—	149.243
„ 1936	—	265.628
„ 1935	—	192.324
„ 1934	—	193.099
„ 1933	—	238.801

W roku sprawozdawczym wywóz tarcicy (225.527 t.) wykazuje poważny 51,1%-owy wzrost w stosunku do ub. 1937 roku (149.243 t.) Pomimo to jest jednakże znacznie mniejszy (o 40.101 ton) od ostatnich rekordowych wyników w 1936 roku. W roku sprawozdawczym zwiększył się wywóz tarcicy przede wszystkim do: Anglii, Argentyny, Islandii i w bardzo wysokim stopniu do Mozambiku. Zwraca również uwagę ukazanie się nowego odbiorcy — Egiptu. Obserwujemy natomiast spadek wywozu tarcicy do: Unii Południ. Afrykańskiej, Belgii, Danii oraz Stanów Zjednoczonych A. P. Przy omawianiu tarcicy należy wyjaśnić, iż w pozycji tej zawarta jest również papierówka.

W przeciwieństwie do tarcicy pozycja kopalniaków, bali i słupów wykazuje szczególnie dobre wyniki wywozu.

Po szeregu wahaniach wywozu kopalniaków, bali itp. w latach 1931 — 1936 rok 1937 przynosi ok. 4-krotny wzrost wywozu i wreszcie ostatni 1938 roku wykazuje poważny ok. 2-krotny wzrost.

Jak się kształtował wywóz kopalniaków, bali i słupów telegraficznych w ostatnich paru latach zilustruje to poniższe zestawienie:

Wywóz kopalniaków, bali i słupów tel. (ton)

Rok 1938	—	140.400
„ 1937	—	70.966
„ 1936	—	18.957
„ 1935	—	10.932
„ 1934	—	4.698
„ 1933	—	12.400

W 1938 roku wywóz kopalniaków, bali i słupów tel. osiągnął rekordowe wyniki (140.400 t.) wykazując poważny 97,8%-owy wzrost w stosunku do ub. 1937 roku (70.966 t.) Cały niemal ten eksport lokowany jest na rynku angielskim.

Przechodząc z kolei do omawiania towarów drobnicowych podamy najpierw szczegółowe zestawienie ważniejszych pozycyj towarowych, ilustrujące wywóz zamorski w 1938 r. w porównaniu do 1937 r.:

WYWÓZ ZAMORSKI (ton)

	Rok 1938	Rok 1937
Zboże	57.308	92
strączkowe	1.903	765
nasiona i rośliny	4.106	3.516
mąka	295	285
mąka pastewna	4.480	507
ryż wyłuszczony	1.969	1.039
mąka ryżowa	74	4.857
słód	9.084	20.757
ziemniaki	6.380	9.084
warzywa	8.187	7.196
owoce świeże	831	650
konserwy owocowe	142	30
szynki i in. peklowane	5.532	5.198
bekony	19.872	19.982
drób i ptactwo bite	608	1.212
jaja	22.773	20.020
masło	12.083	6.549
cement	53.584	11.603
sól kuchenna i przem.	3.849	2.974
węgiel kamienny	5.379.499	5.560.207
węgiel bunkrowy	1.018.622	611.582
koks	127.802	234.646
smoła i pak smołowy	20.809	23.615
oleje i parafina	204	235
tłuszcze zwierzęce	41	2.993
konserwy warzyw	2.673	4.072
przetwory mięsne	26.472	23.758
cukier	71.677	45.494
napoje alkoholowe	287	160
makuchy	19.627	10.026
melasa	11.580	4.572
wytłoki buraczane	7.628	2.818
przetwory chemiczne	2.026	1.390

	Rok 1938	Rok 1937
soda	3	4
siarczan amonu	12.091	46.653
salmiak	757	857
karbid	1.265	1.568
farby	81	147
biel cynkowa	7.502	6.035
mączka kostna	2.428	2.543
sól potasowa	3.581	8.265
saletra	10.126	110
skóry	3.611	2.369
tkaniny	4.851	7.130
bawełna i odpadki	3.937	4.669
kopalniaki, bale i słupy tel.	140.400	70.966
drzewo tarte (tarcica)	225.527	149.243
wyroby z drzewa	14.494	7.358
klepki	840	775
dykty i forniery	16.607	16.962
meble gięte	3.829	5.406
wyroby koszykarskie	895	926
papier	4.395	5.256
papa i tektura	2.162	3.173
celuloza	6.142	4.223
żelazo surowe	16.865	8.325
żelazo handlowe	106.223	85.063
blacha żelazna i stalowa	23.299	18.893
metale różne	1.731	1.953
wyroby żelazne i metal.	7.969	26.252
szyny kolejowe	13.616	45.726
rury żeliwne i żelazne	33.070	34.736
naczynia emaliowane	2.020	3.162
cynk	13.069	18.217
blacha cynkowa	4.856	5.125
różne	56.653	54.199
Razem	7.646.902	7.288.173

Grupa wytworów pochodzenia roślinnego w roku sprawozdawczym wykazuje poważny przeszło 106%-owy wzrost (112.048 t. w 1938 r. wobec 54.147 t. w 1937 r.)

Najdonioślejszą rolę w tej grupie w roku sprawozdawczym odgrywa zboże, a więc pszenica, żyto, owies i jęczmień. Doskonała koniunktura na zboże oraz zniesienie zakazów wywozu zboża pozwalają na osiągnięcie w roku sprawozdawczym rekordowego wywozu zboża (właściwie żyta i jęczmienia). W 1938 r. wywóz zboża w porcie gdyńskim wyniósł 57.308 ton wobec 92 t. wywiezionych w 1937 r. Dużą usługą w tym eksporcie jest niewątpliwie wyposażenie portu w elewator zbożowy.

Coraz lepsze rezultaty od szeregu lat daje wywóz strączkowych, osiągając w roku sprawozdawczym poważny ok. 149%-owy wzrost wywozu (1.903 t. w 1938 r. wobec 765 ton w 1937 r.)

Niewielki stosunkowo wzrost, gdyż zaledwie 3,5%-owy wykazuje wywóz mąki (295 t. w 1938 r. wobec 285 t. w 1937 r.)

Bardzo poważny wzrost wykazuje natomiast wywóz mąki pastewnej (4.480 ton w 1938 r. wobec 507 t. w 1937 r.)

Załamał się natomiast w roku sprawozdawczym wywóz mąki ryżowej, wykazując spadek wywozu o ok. 98% (74 t. w 1938 r. wobec 4.857 t. w 1937 r.)

Podobnie kształtuje się w roku sprawozdawczym wywóz słodu, wykazując 56%-owy spadek (9.084 t. w 1938 r. wobec 20.737 ton w 1937 r.)

Wywóz zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego wykazuje w roku sprawozdawczym ok. 11%-owy wzrost (cała grupa 64.273 t. w 1938 r. wobec 57.966 t. w 1937 r.)

W roku sprawozdawczym szczególnie poważny wzrost wykazuje wywóz masła. Są to rekordowe wyniki nawet w stosunku do najlepszych dotychczas rezultatów w 1936 roku (11.369 t.) W liczbach absolutnych wywóz masła w 1938 roku wyniósł 12.083 ton, wykazując ok. 85%-owy wzrost w porównaniu z ub. 1937 rokiem (6.549 t.) Cały niemal ten wywóz kierowany jest nadal na rynek angielski. Od paru ostatnich lat czynione są pewne próby z eksportem masła do Palestyny.

Równie rekordowe wyniki osiąga w roku sprawozdawczym wywóz jaj. Wywóz ten w 1938 r. wyniósł 22.773 t., wykazując około 14%-owy wzrost w stosunku do wywozu w 1937 r. (20.020 t.) Rezultaty wywozu roku sprawozdawczego przewyższają poprzedni rekordowy wywóz w 1936 r. zaledwie o 13 ton (22.764 t. w 1936 r.) Wywóz jaj podobnie jak i masła kierowany jest w przeważnej mierze do Anglii.

Poważnym wahaniom ulega od szeregu lat wywóz bekonów. Zjawisko to jest zupełnie zrozumiałe, jeżeli uwzględni się coroczne zmiany kontyngentów przywozowych na rynku angielskim, uzależnionym znów w bardzo poważnym stopniu od dostawców miejscowych. Na ogół od szeregu lat wywóz bekonów wykazuje poważne tendencje zniżkowe. W roku sprawozdawczym wywóz bekonów wyniósł 19.872 t., wykazując nieznaczny 0,6%-owy spadek w stosunku do ub. 1937 r. (19.982 t.) Wywóz ten roku sprawozdawczego pozostaje bardzo poważnie w tyle za 1932 r., kiedy to wywóz bekonów w porcie gdyńskim osiągnął rekordową, dotychczas nieprzekroczoną liczbę 51.878 ton.

Ze zwierząt żywych od paru lat eksportuje się przez port gdyński konie. Są one przeznaczone do kopalń angielskich, bądź też jako siła pociągowa do tak popularnych w Londynie porannych przewozów mleka, warzyw, pieczywa itp.

Grupa wytworów pochodzenia mineralnego jest dominującą w całym wywozie portu gdyńskiego. W 1938 r. grupa ta wykazuje nieznaczny 2,5%-owy wzrost wywozu (6.610.053 t. w 1938 r. wobec 6.451.571 t. w 1937 r.)

O najpoważniejszych pozycjach tej grupy: węglu kamiennym, węglu bunkrowym i koksie szczegółowo wspominano przy omawianiu wywozu towarów masowych.

Zmniejszył się również wywóz olei i parafiny (204 t. w 1938 r. wobec 235 t. w 1937 r.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje niewątpliwie poważny wzrost wywozu cementu. Są to rekordowe wyniki, wykazujące około pięciokrotny wzrost wywozu w roku sprawozdawczym (53.584 t.) w stosunku do ub. 1937 r. (11.603 t.) Jest to jeden z najwcześniejszych po węglu artykułów eksportu w porcie gdyńskim, gdyż zjawił się już w 1926 r.

Niezłe wyniki osiąga również wywóz soli kuchennej i przemysłowej (3.849 t. w 1938 r. wobec 2.974 t. w 1937 r.), wykazując poważny 29%-owy wzrost. Wywóz ten w przeważnej mierze kierowany jest obecnie na własne statki połowów dalekomorskich.

Stosunkowo w niewielkiej ilości odbywa się wywóz grupy wosku, tłuszczu pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, wykazując notabene 34%-owy spadek.

Grupa przetworów spożywczych i wyrobów tytoniowych wzrasta o ok. 54% (140.640 t. w 1938 r. wobec 91.347 t. w 1937 r.)

W tej grupie najpoważniejszą pozycję stanowi cukier. Od szeregu lat wywóz cukru wykazuje na ogół tendencje zniżkowe. Zjawisko to łączy się przede wszystkim ze wzrostem konsumcji w głębi kraju. Rok sprawozdawczy jest tu swego rodzaju wyjątkiem, gdyż wywóz cukru wykazuje poważny ok. 58%-owy wzrost (71.677 t. w 1938 r. wobec 45.494 ton w 1937 r.) Ostatnio uzyskana liczba znacznie odbiega od dotychczas rekordowych wyników wywozu cukru w 1931 r. (115.529 t.)

Dobrze rozwija się natomiast wywóz makuchów, wykazując w roku sprawozdawczym nader poważny, gdyż ok. 96%-owy wzrost (19.627 t. w 1938 r. wobec 10.026 t. w 1937 r.), kierowanych przede wszystkim do Danii, Szwecji i Holandii.

Dobre wyniki osiąga wywóz wytłoków buraczanych, wykazując ok. trzykrotny wzrost (7.628 t. w 1938 r. wobec 2.818 t. w 1937 r.), kierowanych w przeważnej mierze do Stanów Zjednoczonych Am. P.

Grupa przetworów chemicznych, farmaceutycznych i farb wykazuje poważny około 45%-owy spadek wywozu (43.668 t. w 1938 r. wobec 78.929 t. w 1937 r.)

Jedna z najpoważniejszych pozycyj z tej grupy, siarczan amonu, wykazuje poważny ok. 74%-owy spadek wywozu (12.091 t. w 1938 roku wobec 46.653 t. w 1937 r.) Jest to jeden z artykułów eksportu, wykazujący stale poważne wahania. Eksport ten kierowany w przeważnej mierze na Daleki Wschód (Japonia), uzależniony jest od normalnych warunków pokojowych, co ostatnio w tej części świata dość rzadko można spotkać. Stąd poważne różnice „in minus" z ostatnim wywozem rekordowym siarczanu amonu w 1932 r. (47.870 t.)

W bardzo poważnym stopniu zmniejsza się również wywóz soli potasowej, wykazując ok. 57%-owy spadek (3.581 t. w 1938 r. wobec 8.265 t. w 1937 r.) Po osiągnięciu rekordowego wywozu w 1931 r. (32.791 t.) sól potasowa od tego czasu wykazuje zdecydowane tendencje zniżkowe.

Parę lat temu wywożona w poważnych ilościach (9.606 t. w 1935 r.) soda ginie niemal ostatnio w pozycjach wywozowych (3 t. w 1938 r.) portu gdyńskiego.

W roku sprawozdawczym uzyskano również niespodziewanie nader poważny wzrost wywozu saletry (10.126 t. w 1938 r. wobec 110 t. w 1937 r.)

Grupa skór, futer i wyrobów skórzanych wykazuje poważny ok. 61%-owy wzrost wywozu (5.402 t. w 1938 r. wobec 3.362 t. w 1937 r.)

Najpoważniejszą rolę odgrywają tu skóry i wyroby skórzane. Wywóz skór wzrasta w bardzo poważnym stopniu o 52% (3.611 t. w 1938 r. wobec 2.369 t. w 1937 r.) Są to na ogół skóry garbowane.

Grupa surowców włókienniczych i wyrobów z nich wykazuje ok. 22%-owy spadek wywozu (12.932 t. w 1938 r. wobec 16.500 t. w 1937 r.) Po dobrze rozwijającym się wywozie tkanin, trwającym nieprzerwanie aż do 1936 r. (7.646 t.) następuje pierwsze załamanie się wywozu w 1937 r. i następne w 1938 r., wykazujące poważny 32%-owy spadek (4.851 t. w 1938 r. wobec 7.130 t. w 1937 r.) O poważnym zasięgu tego eksportu świadczy lista 72 krajów importujących nasze tkaniny. Do najpoważniejszych odbiorców tego cennego ładunku zaliczyć należy Anglię i Stany Zjedn. Am. P. W omawianej pozycji towarowej występują takie produkty włókiennicze, jak: materiały, berety, stożki kapelusznicze itp.

Grupa drewna i jego wyrobów wykazuje poważny około 60%-owy wzrost wywozu (402.591 t. w 1938 r. wobec 251.633 t. w 1937 r.) O najpoważniejszych pozycjach z tej grupy, tarcicy oraz kopalniakach, balach i słupach wspominano już wyżej przy omawianiu wywozu towarów masowych.

Stosunkowo liczny jest szereg produktów drewna, wykazujących spadek wywozu. Jedna z najpoważniejszych pozycyj, dykty i forniery wykazują nieznaczny ok. 2%-owy spadek wywozu (16.607 t. w 1938 r. wobec 16.962 t. w 1937 r.) Dotychczas najpoważniejsze rekordowe wyniki osiągnął wywóz dykt i fornierów w 1937 r. (16.962 t.) Wywóz ten kierowany niemal do wszystkich części świata obejmuje ostatnio listę odbiorców, złożoną z 36 krajów.

Stosunkowo nieznaczną pozycję stanowią klepki, wykazując od szeregu lat tendencje zniżkowe wywozu. W roku sprawozdawczym wywóz klepek zwiększył się natomiast o ok. 8% (840 t. w 1938 r. wobec 775 t. w 1937 r.)

Grupa papieru, celulozy i wyrobów z nich utrzymuje się na poziomie roku poprzedniego z nieznaczną 0,1%-ową nadwyżką (12.858,8 t. w 1938 r. wobec 12.841 t. w 1937 r.)

Jedna z najpoważniejszych pozycyj tej grupy w roku sprawozdawczym, celuloza wy-

kazuje poważny ok. 45%-owy wzrost wywozu (6.142 t. w 1938 r. wobec 4.223 t. w 1937 r.). Jest to jeden z podstawowych artykułów tranzytu morskiego w porcie gdyńskim. Pomimo poważnego wzrostu wywóz roku sprawozdawczego znacznie odbiega od poprzednich rekordowych wyników w 1936 r. (11.948 t.)

Podobnie kształtuje się wywóz papieru, ulegając stałym wahaniom „in plus" względnie „in minus". Rok sprawozdawczy przynosi przeszło 16%-owy spadek wywozu papieru (4.395 t. w 1938 r. wobec 5.256 t. w 1937 r.) Najlepsze rezultaty wywozu papieru osiągnięte zostały w 1934 r. (11.905 t.) Papier, podobnie jak celuloza jest również poważnym artykułem tranzytu morskiego, przywożonym w przeważnej mierze z państw fenno-skandynawskich, aby później po przeładowaniu w porcie gdyńskim zostać wywiezionym przede wszystkim na Lewant.

Grupa wyrobów kamieniarskich, ceramicznych i szklanych wykazuje w roku sprawozdawczym ok. 50%-owy wzrost (1.433 ton w 1938 r. wobec 959 t. w 1937 r.)

Grupa metali i wyrobów z nich wykazuje natomiast nieznaczny ok. 10%-owy spadek wywozu (224.939 t. w 1938 r. wobec 249.682 t. w 1937 r.)

Najpoważniejsza pozycja z tej grupy, metale różne (żelazo handlowe) wykazuje poważny ok. 25%-owy wzrost wywozu (106.223 t. w 1938 r. wobec 85.063 t. w 1937 r.) Są to nowe rekordowe osiągnięcia. Zasięg wywozu tego artykułu jest bardzo poważny.

Do niezmiernie ważnych artykułów naszego eksportu przez Gdynię należą szyny kolejowe. Od szeregu lat eksport ten podlega dość silnym wahaniom, wykazując ostatnio zniżkowe tendencje.

W 1938 roku wywóz szyn kolejowych wykazał bardzo poważny przeszło 70%-owy spadek wywozu (13.616 t. w 1938 r. wobec 45.726 t. w 1937 r.) Liczby te w bardzo poważnym stopniu różnią się od ostatnich rekordowych wyników w 1934 r. (47.721 t.)

Podobnie doniosłą rolę w eksporcie produktów hutniczych odgrywa pozycja rur żeliwnych i żelaznych. O ile wywóz szyn kolejowych kierowany jest w przeważnej mierze do Argentyny, Brazylii, Urugwaju i Chin, to rury żeliwne i żelazne kierowane są do bardzo poważnej ilości krajów Azji, Ameryki Południowej i niektórych krajów skandynawskich. W roku sprawozdawczym wywóz rur żeliwnych i żelaznych po rekordowych wynikach w poprzednim 1937 roku (34.736 t.) wykazuje obecnie ok. 5%-owy spadek wywozu (33.070 t. w 1938 r.) Eksport ten datuje się w porcie gdyńskim już od 1930 roku.

Wywóz cynku od szeregu lat zlokalizowany jest w porcie gdyńskim, ulegając dość silnym wahaniom „in plus" względnie „in minus". Po rekordowych rezultatach wywozu w 1937 roku (18.217 t.) rok sprawozdawczy przynosi poważny 28%-owy spadek (13.069 t. w 1938 r. wobec 18.217 t.) Najpoważniejszymi odbiorcami cynku zgodnie z naszym handlem zagr. R. P. są przede wszystkim kraje: Stanów Zjednoczonych Am. P., Szwecji, Japonii, Indyj Bryt., Włoch oraz Brazylii.

Podobnym wahaniom jak cynk, ulega również wywóz blachy cynkowej, wykazując ostatnio nieznaczny około 5%-owy spadek (4.856 t. w 1938 r. wobec 5.125 t. w 1937 r.) W dotychczasowym wywozie najpoważniejsze rezultaty osiągnął 1936 rok (6.276 t.) Jeżeli chodzi o odbiorców blachy cynkowej, to na pierwsze miejsce wysuwa się tutaj Japonia.

Grupa maszyn, aparatów i sprzętu elektrotechnicznego wykazuje poważny ok. 33% spadek wywozu (11.011 t. w 1938 r. wobec 16.482 t. w 1937 r.)

Najpoważniejszą pozycję stanowią tu maszyny, aparaty i części. Na szczególne podkreślenie zasługuje także eksport polskich lokomotyw do Mandżurii.

Z. T.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

WALNE ZEBRANIE ZRZESZENIA WŁAŚCICIELI TARTAKÓW I KUPCÓW DRZEWNYCH NA POMORZU.

Dnia 4 marca br. odbyło się w Gdyni doroczne walne zebranie Zrzeszenia Właścicieli Tartaków i Kupców Drzewnych na Pomorzu oraz Gdyńskiej Sekcji Eksportowej Materiałów Tartych.

Sprawozdanie z działalności zarządów tych dwóch organizacyj w r. 1938, wygłosili p. prezes M. Kubica i p. dyrektor J. Kunert. Po udzieleniu absolutorium ustępującemu zarządowi przystąpiono do wyborów nowych władz, które ukonstytuowały się w następującym składzie: Zarząd Zrzeszenia — prezes p. M. Kubica z Osia, I wiceprezes p. Władysław Krenski z Gdyni, II wiceprezes p. Edmund Wróblewski z Brus, członkowie zarządu: p. J. Mack z Gościcina, p. J. Dullek z Chojnic, p. Fr. Litewski ze Skórcza, p. K. Szatkowski z Tucholi, p. Br. Jentkiewicz z Nowegomiasta, p. B. Stopkowski z Czerska, p. B. Markowski z Wejherowa, p. K. Hapka z Cekcyna, p. Br. Jurkiewicz z Gdyni. Zarząd Sekcji Eksportowej — p. M. Kubica, p. W. Krenski, p. K. Szatkowski, p. R. Brambach, p. J. Dullek, p. Fr. Litewski i p. Br. Jentkiewicz. Do Komisji Rewizyjnej obu organizacyj wybrano pp. W. Dulleka i Głasa z Gdyni, oraz

p. B. Marzejona z Pucka. Delegatem Sekcji Eksportowej do Komitetów Eksportowych przy Radzie Naczelnej Związków Drzewnych w Polsce wybrano p. M. Kubicę, a na zastępców: p. K. Szatkowskiego i W. Krenskiego.

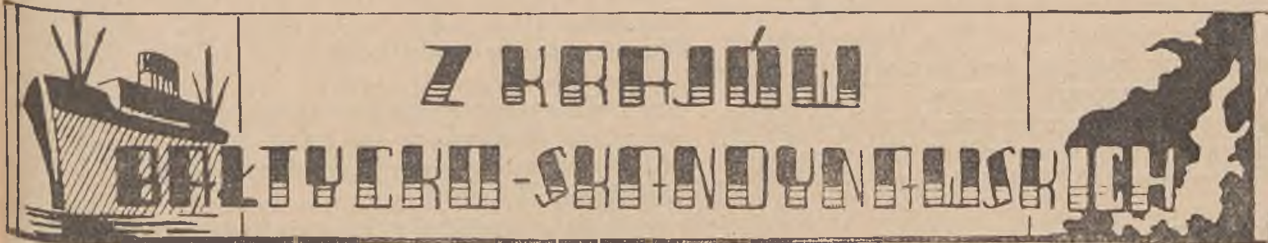
Po uchwaleniu preliminarza budżetowego na rok 1939 omówiono sytuację gospodarczą w drzewnictwie oraz możliwości eksportowe w bieżącym roku. Wysoki poziom cen surowca drzewnego w lasach państwowych oraz szczupłe kontyngenty eksportowe do Niemiec, które są najważniejszym zagranicznym rynkiem zbytu dla przemysłu drzewnego na Pomorzu, powodują nadal trudną sytuację w przemyśle tartacznym. Sytuacja przedstawia się jednak na ogół lepiej, niż w roku ubiegłym na skutek pewnego ożywienia na rynku angielskim, które umożliwi przemysłowi pomorskiemu zwiększyć eksport. Zmniejszyły się również znacznie zapasy tarcicy w tartakach, wobec czego nie grozi spadek cen w sezonie letnim, jak to miało miejsce w roku ubiegłym. Eksport z terenu Pomorza rozwija się normalnie i zdobywa sobie nowe rynki zbytu, w krajach zamorskich.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM.

Pogoda w miesiącu lutym przyczyniła się do ożywienia handlu ziemniakami. Wprawdzie czyniono małe obroty, przeważnie na rynku wewnętrznym, to jednak pozwalają one na zorientowanie się w zapasach i wartości przezimowanego towaru. Wbrew przypuszczeniom ziemniaki przezimowały dobrze, niewiele ziemniaków wygniło, względnie wymarzło. Ilości pozostające w dyspozycji rolników, wystarczą na pokrycie zapotrzebowania wewnętrznego i eksportu.

W ciągu lutego sfinalizowano szereg nowych umów eksportowych, mimo istnienia poważnych trudności, szczególnie we Francji, która prowadząc swą politykę licencyjną, w skutku ogranicza nasze możliwości eksportowe.

Ceny jeszcze nie zostały ustalone, przypuszczać jednak należy, że nie bardzo odbiegać będą od cen jesiennych ponad koszty przechowania i równowartości ubytku, którą jednak należy uznać za normalną.



NIEMIECKO - ANGIELSKIE WSPÓŁZAWODNICTWO NA RYNKACH SKANDYNAWSKICH.

Kraje skandynawskie: Szwecja, Dania, Norwegia i Finlandia, wzięte razem, stanowią poważny kompleks gospodarczy. Udział ich w światowym handlu wzrósł w ostatnich latach tak, że w 1937 r. wynosił w imporcie — 5,2 proc. wartości wobec 3,9 proc. w 1929 r., a w eksporcie — 4,9 proc. wobec 3,9 proc. w 1929 r. Na rynkach skandynawskich współzawodniczą silnie ze sobą Anglia i Niemcy. — Kraje skandynawskie, chociaż słabo zaludnione (16 mil. mieszkańców), to jednak sprowadziły w 1938 r. około 8 proc. całego brytyjskiego eksportu i około 13 proc. niemieckiego. — Znaczenie rynków skandynawskich dla tych dwu krajów unaocznia poniższa tabelka:

	Anglia w mil. Ł.		Niemcy w mil. RM	
Import ze:	1929	1938	1929	1938
Szwecji	23	25	330	262
Danii	54	38	370	166
Norwegii	12	11	143	99
Finlandii	13	19	114	89
Razem	101	93	977	615
Ogólny import	1 221	920	13 435	5 449
Eksport do:				
Szwecji	10	12	476	267
Danii	10	16	483	202
Norwegii	13	8	227	123
Finlandii	2	6	188	82
Razem	35	41	1 374	674
Ogólny eksport	729	471	13 482	5 257

Udziały Anglii i Niemiec w handlu zagranicznym Skandynawii przedstawiają się jeszcze poważniej wykazując równocześnie dość duże zmiany w poszczególnych latach. Mianowicie udział Anglii w imporcie krajów skandynawskich wynosi w 1929 r. 17 proc. ogólnej wartości importu, w 1932 r. — 20 proc., w 1937 roku — 25,5 proc., udział Anglii w eksporcie wynosił w wymienionych latach 37 proc., 42,5 proc. i 34,5 proc. Udział Niemiec w handlu zagranicznym Skandynawii wynosił w jej imporcie w 1929 r. 31 proc. ogólnej wartości, w 1932 roku — 26,5 proc., w 1937 r. — 21 proc., w eksporcie — 16,5 proc., 11 proc. i 15,5 proc.

Jak z tego widzimy, pozycja Anglii na rynkach skandynawskich jest znacznie silniejsza od niemieckiej, co w dużej mierze jest wynikiem angielskich metod handlu zagranicznego, znacznie różniących się od niemieckich i więcej odpowiadających zasadom krajów skandynawskich.

Sytuacja gospodarcza wszystkich czterech państw skandynawskich jest dostatecznie zdrowa, toteż nie mają tam szans powodzenia niemieckie metody tego rodzaju, jak długoterminowe kontrakty, dalej. zakupy masowe, by przy pomocy nadwyżek importowych przygotować „napór eksportowy". „Napór eksportowy" Niemiec, aby być skutecznym, musiałby polegać przede wszystkim na obniżce cen i to tak poważnej i długotrwałej, by skłoniła ona Skandynawię do zmiany kierunków jej handlu. Zależy to więc głównie od zdolności Niemiec do subsydiowania eksportu i to przez dłuższy okres czasu, przy czym należy się liczyć z kontrakcją Wielkiej Brytanii, która przecież w równie silnej mierze forsuje swój eksport.

Szczególnie silna jest konkurencja tych dwu państw o zdobycie rynku skandynawskiego dla swego węgla; wchodzi tu również w grę i Polska, trzeci współzawodnik o ten rynek. I tutaj istnieje uprzywilejowane stanowisko Anglii, która będąc dużym konsumentem skandynawskich produktów rolniczo-hodowlanych zastrzega sobie umowne uprzywilejowanie swego eksportu węgla w formie gwarancji tych krajów, że zakupią w Anglii ustalony procent swojego importu węgla. I tak Szwecja zobowiązała się już od 1933 r. do zakupu w Anglii 47 proc. swojego importu węgla, Dania — 80 proc., Norwegia 70 proc. i Finlandia — 70 proc. Toteż eksport węgla brytyjskiego do Skandynawii stale wzrastał: w 1932 r. wynosił 4.9 mil. ton, a w 1937 r. już 9.6 mil. ton.

FINLANDIA

WYMIANA TOWAROWA MIĘDZY FINLANDIĄ A POLSKĄ I WARUNKI JEJ ROZWOJU.

Polsko-fińskie stosunki handlowe kształtowały się w roku 1938 następująco:

	1938	1937
Import z Polski	254.207.371 Fmk.	232.442.413 Fmk.
Eksport do Polski	41.631.699 „	18.378.184 „

Z powyższego zestawienia wynika, że wartość naszego importu do Finlandii zwiększyła się o 21,7 miln. Fmk. zaś wartość eksportu Finlandii do Polski o 23.2 miln. Mmk. Przez zwiększenie wywozu z Finlandii zmniejszyła się pasywność jej bilansu handlowego z Polską o 1.448,557 Fmk., w stosunku do r. 1937. Należy zaznaczyć, że 1 zł = 9,20 Fmk.

Rozwój importu poszczególnych najważniejszych pozycyj wynika z następującej tablicy porównawczej (w miln. Fmk.):

	1938	1937
Zboże	2.4	28.1
Pasze	28.0	26.1
Cukier	50.6	17.8
Przędza surowa	6.8	7.3
Nici, powrozy	2.4	3.1
Tkaniny	1.5	2.0
Różne wyroby włókiennicze	2.0	1.8
Drzewo	7.5	11,3
Metale i wyr. metalowe	22.1	26.6
Maszyny i aparaty	3,0	0,9
Węgiel, koks	68,4	65,3
Oleje, smary	1.0	0.4
Farby, barwniki	2,3	2.0
Chemikalia	17,0	22,2
Nawozy sztuczne	36,8	14.7

Bardzo poważny wzrost importu wykazał cukier oraz nawozy sztuczne, co spowodowane było m. in. tworzeniem zapasów w związku z sytuacją polityczną w Europie na jesieni r. ub.

Mniejszy wzrost importu wykazują natomiast pozycje: pasze, węgiel i koks.

Bardzo silny spadek nastąpił w dziedzinie importu zboża, spowodowany faktem, że rynek fiński pokrył większość swego zapotrzebowania własną produkcją.

Po stronie eksportu ważniejsze pozycje kształtowały się następująco (w mil. Fmk.):

	1938	1937
Nabiał (ser)	1.6	1.1
Papier, celuloza	5,5	4.5
Skóry	1,3	1,1
Metale, wyr. metalowe	4,1	1.4
Statki	16,8	—
Kamienie	1,2	2.2
Olej żywiczny „mäntyöljy"	5,9	3.9

Polska zajmowała w roku 1938 ósme miejsce wśród dostawców rynku fińskiego po Anglii, Niemczech, Szwecji, St. Zjedn. A. P., Belgii, Danii, Holandii.

Polska mogłaby z łatwością zdobyć bliższe miejsce wśród dostawców rynku fińskiego. Odbiorcy fińscy słusznie podkreślają, że handel polega w głównej mierze na osobistym kontakcie pomiędzy dostawcą a odbiorcą. Skarżą się też często na brak polskich „kontaktów" oraz podkreślają, że przy osobistym zetknięciu się z przedstawicielem w większości wypadków udzielane są mu zamówienia. Nawiązanie kontaktu za pośrednictwem zwykłej korespondencji nie daje prawie nigdy oczekiwanego wyniku. Polski przedstawiciel firmy eksportującej, który przybędzie osobiście do Finlandii celem nawiązania bezpośredniego kontaktu z ewentualnymi odbiorcami będzie mógł na miejscu zaznajomić się nie tylko z zapotrzebowaniem rynku, lecz i z jego poziomem i wymaganiami. Komiwojażerowie niemieccy, angielscy i szwedzcy łącznie z miejscowymi ajentami lub przedstawicielami opracowują wspólnie rynek parę razy na rok. Zwłaszcza przy nawiązaniu kontaktu w nowej dziedzinie lub przy wprowadzeniu nowego, nieznanego artykułu, takie osobiste zetknięcie się stwarza możliwość zawarcia transakcji i warunek stałej penetracji rynku. Na zasadzie własnych obserwacyj Poselstwo niejednokrotnie stwierdzało, iż właśnie przy przybyciu do Finlandii przedstawiciela polskiego przemysłu doszło zawsze albo do nawiązania owocnego kontak-

tu lub do konkretnych transakcyj. Wszystkie próby nawiązania kontaktu drogą korespondencji dały natomiast zazwyczaj wynik negatywny, bo kupiec fiński chce poznać bliżej firmę, która do niego się zwraca.

Brak kontaktu kupców fińskich z naszymi producentami powoduje, że inni producenci zagraniczni otrzymują zlecenia.

Uzależnienie eksportu fińskiego od rynku angielskiego (74% wart. eksportu przypada na Anglię) oraz ostatnie kroki angielskich sfer gospodarcz. w kierunku zwiększenia angielskiego wywozu do Finlandii kosztem innych krajów może doprowadzić do tego, że zamiast utrzymywać się przy obecnym „status quo" Polska stopniowo będzie wyeliminowana z rynku fińskiego jako dostawca. Mając saldo aktywne lecz nie posiadając należytych kontaktów rynkowych, Polska uważana może być jako dostawca, dla którego Finlandia nie jest partnerem ciekawym, a bierność bilansu na niekorzyść Finlandii używana będzie jako argument dla usprawiedliwienia przerzucania większości zapotrzebowania na towary pochodzenia polskiego na inne kraje.

Kontakt, zainteresowanie się rynkiem fińskim, częste przyjazdy naszych kupców spowodują, że Polska nie tylko może utrzymać obecny stan, lecz nawet rozwinąć swój handel z Finlandią do takiego poziomu, do którego — dzięki swemu położeniu geograficznemu i swym możliwościom jest należycie przystosowana. Trzeba jednak poszukiwać odbiorców, jak to czynią inni eksporterzy, a nie ograniczać się do zapytań z rynku lub ograniczać się do korespondencji. Bez osobistego kontaktu będzie każda aktywność handlowa tylko połowiczną.

LITWA.

HANDEL ZAGRANICZNY W LATACH 1937 I 1938.

Handel zagraniczny Litwy według zestawienia przywozu i wywozu ważniejszych artykułów w latach 1938 i 1937 przedstawiał się następująco:

(wartość w milionach litów)

WYWÓZ

	1938	1937
	mil.	litów
masło	48,45	41,38
sery	1,66	0,74
jaja	7,83	5,92
zboże	21.70	1.62
siemię lniane	1.97	7,07
skóry	3.20	6,13
papierówka	2.19	3,56
okrąglaki	5,20	3,87
tarcica	12,31	22,07
celuloza	12,73	14,80
len	14,39	14,90
pakuły	10,43	8,98

PRZYWÓZ

	1938	1937
	mil.	litów
śledzie	3.91	3,82
sól	1,62	1,59
owoce	1,90	1.12
nawozy sztuczne	10.97	7,34
tytoń surowy	1,65	2,73
żelazo i stal sur.	15,07	17,42
nafta i oleje miner.	6,29	4,33
benzyna	1.08	0.93
węgiel kamienny i koks	11.00	10,74
cement	6,20	4,26
sur. dla potrzeb włók.	6,80	7,72
wyroby gumowe	2,55	1,41

GOSPODARCZE SPRAWY LITEWSKIE W PRASIE POLSKIEJ.

W związku z podjęciem i rozwojem stosunków polsko-litewskich, znajdujemy coraz więcej śladów zainteresowania nimi na łamach prasy polskiej.

Dowodem tego może być ukazanie się specjalnych numerów, poświęconych zagadnieniom Litwy przez czasopismo „Echa Gospodarcze" nr 2 z dnia 28 lutego br. oraz dziennik „Kurier Wileński" nr 63a z dnia 4 marca br. Wymienione wydawnictwa przyniosły ciekawy i źródłowy materiał informacyjny o litewskich stosunkach gospodarczych, co w nawiązaniu do rozszerzających się ram współpracy polsko-litewskiej, posiada dużo momentów o wysokiej aktualności praktycznej.

W „Echach Gospodarczych" spośród interesujących nas spraw znajdujemy wywiad o gospodarce Litwy z Ministrem Finansów p. Juliuszem Indrisiunasem, oraz o spółdzielczości w Litwie, w „Kurierze Wileńskim" natomiast wywiad o traktacie handlowym polsko-litewskim z Ministrem Przemysłu i Handlu p. Antonim Romanem oraz szereg artykułów o możliwościach wzmożenia wymiany handlowej polsko-litewskiej, skreślonych przez czołowych przedstawicieli życia i samorządu gospodarczego Wileńszczyzny, poza tym szkice o literaturze, teatrze i turystyce litewskiej. Szereg publikacyj w „Kurierze" ukazało się także w języku litewskim, co pozwoli Litwinom poznanie niektórych kwestyj w oświetleniu i z punktu widzenia polskiego.

Sprawy litewskie, zwłaszcza gospodarcze, znajdują także swój oddźwięk w naszej prasie nadmorskiej. Należy mianowicie na tym miejscu przypomnieć, że stałą uwagę poświęca im „Biuletyn" w dziale „Z krajów bałtycko-skandynawskich".

WIADOMOŚCI MORSKIE

RUCH STATKÓW W PORTACH ŁOTEWSKICH W 1938 R.

Do trzech głównych portów łotewskich Rygi, Lipawy i Windawy weszło w 1938 r. 2.551 statków pojemności 1,3 mil. trn. wobec 1,6 mil. trn. w 1937 r. Spadek tonażu wykazuje port w Rydze z 1,2 mil. trn. do 1.0 mil. trn. i Windawa z 0,33 mil. trn. do 0,27 mil. trn., natomiast Lipawa wykazuje wzrost z 0,30 mil. trn. do 0,38 mil. trn.

RUCH STATKÓW W PORTACH FIŃSKICH W 1938 R.

Ruch statków w portach fińskich wynosił ogółem 8.054 jednostek i 5.590 tys. trn., natomiast w 1937 r. 8.587 jednostek i 6.132 tys. trn. Z ogólnej liczby statków odwiedzających w 1938 r. porty fińskie — 3.536 jednostek — 1.843 tys. trn. było pod banderą fińską.

RUCH STATKÓW W PORTACH ANGIELSKICH W 1938 R.

Ruch statków w głównych portach angielskich w 1938 r. przedstawia się następująco:

Londyn	61.896.484 trn.
Liverpool	35.486.956 trn.
Southampton	26.977.449 trn.
Hull	12.455.087 trn.
Manchester	7.449.512 trn.
Bristol	7.799.718 trn.

Udział Londynu w ogólnym ruchu statków w portach angielskich wynosi 16,7% i w porównaniu z 1937 r. nieznacznie wzrósł (z 16,6%).

RUCH STATKÓW ROTTERDAMU, HAMBURGA I ANTWERPII W 1938 R.

Ruch statków w Rotterdamie, Hamburgu i Antwerpii w 1938 r. wykazuje dość duże przesunięcia w porównaniu z latami poprzednimi. Obrazuje to niniejsze zestawienie:

	Rotterdam		Hamburg		Antwerpia	
	ilość	trn	ilość	trn	ilość	trn
1933	10 118	15 268 306	16 570	17 712 722	9 841	17 373 316
1934	11 436	17 974 408	16 706	18 432 459	10 305	16 839 835
1935	11 126	18 029 404	15 705	18 214 977	11 125	18 068 910
1936	12 623	20 572 344	16 288	18 922 431	11 429	18 895 376
1937	14 375	23 750 059	18 330	19 616 291	12 386	20 599 606
1938	15 366	24 744 472	18 595	20 833 146	11 762	19 786 223
(wzrost +, spadek --)						
w 1938 r.	+ 901	+ 994 413	+ 265	+1 216 855	—624	— 813 383
w %%	+ 6,9	+ 4,2	+ 1,4	+ 6,2	— 5.0	— 3.9

Jak wynika z tych cyfr, największy wzrost ruchu wykazuje port rotterdamski, słabszy — port hamburski, natomiast ruch w porcie antwerpijskim wykazuje w ostatnim roku załamanie.

OBROTY TOWAROWE PORTÓW FRANCUSKICH W 1938 R.

Obroty towarowe portów francuskich w 1938 r. według wstępnych obliczeń Izby Handlowej przedstawiają się następująco (w 1000 ton):

	w przywozie		w wywozie	
	1938	1937	1938	1937
Dunkierka	2872	3295	1420	1617
Havre	4926	4878	1330	1230
Nantes	1938	2388	645	846
Bordeaux	2968	3719	1147	1246
Marseilles	4284	6600	2218	2674

Jak wynika z tej tabeli, w 1938 r. nastąpił spadek obrotów portów francuskich z wyjątkiem Havru. Również wewnętrzne porty wykazują spadek obrotów — między innymi Rouen o ca 1 mil. ton (og. obr. w 1938 r. — 7702 tys. ton), a Strasbourg o ca 800 tys. ton (og. obr. w 1938 r. — 3496 tys. ton).

SZTOKHOLM OTRZYMA DOK PŁYWAJĄCY.

Miasto Sztokholm ma zaangażować kapitał w wysokości 1,5 mil. na budowę i eksploatację sztokholmskiego doku pływającego o dużej nośności. — Kapitał państwowy będzie wynosił prawdopodobnie 600 tys. kor. Koszt budowy doku jest obliczony na 2.15 mil. kor. Miasto Sztokholm ma współpracować ze stocznią w Finnboda wynajmując jej swój dok.

BANDERA SZWEDZKA W RUCHU PORTOWYM SZWECJI.

Według danych Szwedzkiego Ministerstwa Przemysłu i Handlu w bezpośredniej żegludze między Szwecją a zagranicą w 1938 r. weszło do szwedzkich portów 23,0 mil. trn., w tym 9,5 mil. trn. szwedzkich statków i 13,5 mil. trn. obcych: wyszło zaś 23,6 mil. trn., w tym 9,8 mil. trn. szwedzkich statków i 13,7 mil. trn. obcych.

W porównaniu z 1937 r. spadł przede wszystkim tonaż szwedzki o 752 tys. trn., czyli o 3,8%, gdy obcy zmniejszył się tylko o 50 tys.

trn., czyli o 0,2%. W ogóle udział tonażu szwedzkiego spada od szeregu lat i wynosił w 1938 r. 41,4%, gdy poprzednio w 1937 r. wynosił — 42,3%, w 1936 r. — 43,7%, w 1935 r. — 45,7% i w 1934 r. — 47,3%. Z obcego tonażu największy udział wykazuje duński (9 mil. trn. obrotu), niemiecki (7 mil. trn.), norweski (3 mil. trn.), finlandzki (2 mil. trn.); polski zajmuje dziewiąte miejsce z 346 tys. trn.

Ogólny obrót tonażu zmniejszył się w 1938 roku o 1,7% w porównaniu z rokiem poprzednim. Ma to ścisły związek z jeszcze większym zmniejszeniem się handlu zagranicznego Szwecji, które jeżeli chodzi o wagę, wynosi 12%; silniejszy spadek obrotu towarowego niż tonażu transportującego te towary dowodzi, że przeciętny ładunek statku w 1938 r. był mniejszy niż w 1937 r. Jest to naturalne wobec wysokiej koniunktury panującej w żegludze (w ciągu pierwszych 9 miesięcy). Toteż w 1937 r. nie było prawie wcale tonażu bezrobotnego, a w 1938 r. przeciętna liczba tonażu bezrobotnego wynosiła 70 tys. trn. Poziom frachtów dla trampów spadł w 1938 r. przeciętnie o 24%, natomiast dla linij regularnych nie było zmian godnych zaznaczenia ani w 1937 r., ani w 1938 r.

PAŃSTWOWY FUNDUSZ ARMATORSKI W FINLANDII.

Finlandzka ustawa z 15 czerwca 1928 r. w sprawie państwowego funduszu armatorskiego została ostatnio uzupełniona szczegółowymi przepisami. Pożyczek z tego funduszu udziela Ministerstwo Przemysłu i Handlu na podstawie opinii Departamentu Morskiego. Wymagana przy tym jest solidna gwarancja bankowa lub pierwsze miejsce hipoteki okrętowej przy dostatecznie wysokim ubezpieczeniu statku.

Pożyczkę spłaca się ratami amortyzacyjnymi, poczynając od 3 roku pożyczki. Czas spłaty zależy od wieku i klasyfikacji statku, nie może jednak przekraczać 8 lat od daty pożyczki.

Przyznanie pożyczki w wysokości przekraczającej połowę wartości statku jest możliwe w wypadku nabywania nowego statku zdatnego do całorocznej żeglugi regularnej na liniach szczególnie ważnych dla gospodarki krajowej. Dla nowobudujących się statków pożyczka może być udzielona tylko w wypadku budowy na stoczni krajowej, jeżeli ta może dostarczyć równie korzystnego i szybkiego statku, jak i stocznia zagraniczna.

ARMATORZY DUŃSCY BRONIĄ SIĘ PRZED NOWYMI CIĘŻARAMI SOCJALNYMI.

Duński Związek Armatorów wystosował do parlamentu memoriał, w którym stara się wykazać niebezpieczeństwo wprowadzenia projektowanych poprawek do kodeksu pracy na morzu, dotyczących składu załogi na statkach handlowych. Według nowych przepisów należałoby w obecnej flocie handlowej zatrudnić dodatkowo 200 osób załogi. Armatorzy sądzą, że efekt nowych przepisów będzie wręcz odmienny od spodziewanego, mianowicie statki zostaną uwiązane i załoga zwolniona, gdyż statki zarabiają obecnie tak mało, że wszelkie nowe ciężary powodują nierentowność żeglugi.

Armatorzy podkreślają jednocześnie, że dotychczasowa reglamentacja pracy na morzu stwarzała dla floty duńskiej sytuację korzystną, np. w porównaniu do flot innych państw skandynawskich.

Ponieważ nowe przepisy dotyczą tylko statków pojemności 1.400 do 3.500 trn., to na ogólną liczbę 449 statków wchodzących w skład duńskiej floty handlowej, nowa reglamentacja dotknęłaby tylko 197 statków, wkładając na nie dodatkowy wydatek w ogólnej sumie 322 tys. kor.

W końcu armatorzy zaznaczają, że państwo nie udzielając im żadnej subwencji, nie powinnoby nakładać na nich żadnych ciężarów socjalnych, które osłabiają ich zdolność konkurencyjną w stosunku do żeglugi obcej.

FRACHTY MORSKIE W STYCZNIU 1939 R.

Wskaźnik stawek frachtowych (Lloyd's List) wykazuje w styczniu 1939 r. dalszy spadek, aczkolwiek nieznaczny bo wynoszący poniżej ½%. Wskaźnik wynosi w omawianym miesiącu (przy podstawie r. 1923 = 100) 86.89, podczas gdy rok przedtem wynosił 99,50. — Kształtowanie się frachtów na poszczególnych geograficznych szlakach komunikacyjnych i procentowe zmiany wykazuje poniższe zestawienie 5 kluczowych szlaków:

	Wskaźnik	% Spadek lub wzrost
Europa	82.48	— 1.66
Północna Ameryka	96.78	+ 1.32
Południowa Ameryka	83.29	— 2,66
Indie Wschod. i Afryka	89.60	— 2.44
Pacyfik i Oceania	82.32	— 0.81
Razem	86 89	— 0,22

FLUKTUACJE CEN STATKÓW.

Ceny statków ze względu na swą wysokość i stałe wahania stanowią dzisiaj dużą przeszkodę w rozbudowie floty światowej. — Według obliczeń czasopisma „Fairplay" parowiec o 7.500 ton dw. przy dzisiejszych cenach budowy kosztuje ca Ł 85 tys., co wynosi Ł 12 sh 13 d 4 za tonę dw. Cena ta przed rokiem była jeszcze wyższa, wynosiła bowiem Ł 14 sh 8, podczas gdy w połowie roku 1936 wynosiła tylko Ł 9.12.0. a w połowie 1935 roku Ł 8.10.11 za tonę dw. Koszty budowy wpływają jednak w małym stopniu na duże wahanie cen statków w poszczególnych okresach: cena zależy bowiem głównie od sytuacji rynku frachtowego w terminie dostarczenia statku gotowego.

W okresie dobrej koniunktury w 1900 roku statek parowy o 7.500 ton dw. kosztował Ł 60.750, cena ta spadła jednak już 5 lat później do Ł 36.500, to znaczy poniżej 5 Ł za tonę dw. Wartość statku podniosła się znowu w 1912 r., w okresie największego nasilenia ówczesnej koniunktury w shippingu, do Ł 58.000. W czerwcu 1914 r. jednak znowu spadła do Ł 42.500. W związku z wojną zapotrzebowanie tonażu wzrosło, frachty zwyżkowały, i ceny statków w 1916 r. osiągnęły swój rekordowy w okresie wojny poziom. Omawianej wielkości parowiec kosztował w grudniu 1916 r. ok. Ł 187.500. Po wojnie koniunktura jeszcze się polepszyła i cena parowca 7.500 ton dw. wzrosła w marcu 1920 r. do Ł 258.750, czyli Ł 34.10.0 za tonę dw. Nastąpiło jednak jeszcze w tym samym roku załamanie się koniunktury frachtowej, a wraz z tym spadła i cena statku do Ł 105.000, a przy końcu 1921 r. do Ł 60.000. Od tego czasu ceny statków spadają aż do 1932 r., w którym omawiany statek kosztował Ł 32.000, czyli Ł 4.5.4 za tonę dw. Od tego roku następuje znów stały wzrost cen statków i we wrześniu 1937 r. wartość tego parowca osiąga Ł 125.000. Wraz ze spadkiem stawek frachtowych, który nastąpił przy końcu 1937 r. i trwa przez cały 1938 r. cena znów spadła między styczniem br. a wrześniem 1937 r. o mniej więcej 32%.

Oczywiście, że nie bez wpływu na kształtowanie się cen statków pozostają poszczególne elementy kosztów budowy statków: robocizna i surowiec. Chodzi tu szczególnie o ceny stali, na którą w kosztach budowy przypada poważny odsetek. Poniższe zestawienie wykazuje koszty budowy na stoczni brytyjskiej parowca 7.500 ton dw. oraz ceny stali w poszczególnych latach ostatniego dziesięciolecia:

rok	Cena tony dw.			Cena tony stali		
	Ł	sh.	d.	Ł	sh.	d.
1929	9	0	0	8	7	6
1930	9	0	0	8	15	0
1931	8	9	0	8	15	0
1932	8	6	0	8	15	0
1933	8	8	0	8	15	0
1934	8	12	0	8	15	0
1935	9	11	0	8	15	0
1936	10	8	0	9	2	6
1937	14	8	0	11	8	0

Poważnym czynnikiem jest obok tego i robocizna, której koszt po wojnie niepomiernie wzrósł w poszczególnych krajach.

Toteż istnieje dzisiaj duża dysproporcja pomiędzy ceną statku a zarobkiem z jego eksploatacji, tak że pomoc państwowa uważana jest za niezbędną wszędzie tam, gdzie chodzi o utrzymanie stanu posiadania floty, racjonalną amortyzację i odnowienie tonażu.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

PODWYŻKA CEŁ W HOLANDII.

Z dniem 1 marca rb. wszedł w życie dekret królewski w sprawie podwyższenia ceł od przywozu następujących grup towarów: szkło i wyroby ceramiczne, tekstylia i odzież, papier, drzewo i wyroby z drzewa, skóry i wyroby ze skóry, wyroby metalowe.

Podwyżka cła motywowana jest potrzebą ochrony przemysłów krajowych i rynku pracy. Jest ona zróżniczkowana w zależności od stopnia wykończenia artykułu (surowce, półfabrykaty, środki pomocnicze, fabrykaty) tak, jak to było dotychczas. Wysokość podwyżki w zasadzie ustalona jest według następującego schematu:

Dotychczasowe cło		Nowe cło	
3%	od wartości	6%	od wartości
6%	„	10%	„
8%	„	12%	„
10%	„	15%	„
12%	„	18% lub 20%	„

Niemniej jednak dla niektórych artykułów przewidziano odchylenia od powyższego schematu. Np.: dla różnego rodzaju tkanin cło będzie podwyższone z 10 na 18%, dla tkanin niebielonych bawełnianych, przeznaczonych do dalszej obróbki — z 3 na 10%, dla odzieży — z 12 na 20% (jako konsekwencja podwyżki cła dla tkanin). W pewnych wypadkach cło od produktu wykończonego wynosić będzie 18% zamiast maksymalnego 20%. Przędza dla celów przemysłowych, której przywóz był dotychczas bezcłowy, opłacać będzie 3% ad valorem. Cło od przywozu papieru będzie podwojone (z 10 na 20%); jedynie papier gazetowy opłacać będzie niższe cło — 10%. W zakresie drzewa i wyrobów z drzewa, podwyżka przeprowadzona jest zgodnie z powyższym schematem. Dla skór i wyrobów skórzanych cło podwyższa się z 3 na 6%, zaś dla wyrobów metalowych podwyżka ograniczona będzie do nielicznych produktów gotowych, jak wanny, naczynia emaliowane, piece i ogrzewacze.

Natomiast cło od bibułki papierosowej zostało obniżone z hfl. 0,60 na hfl. 0,5 od 1 m^2, względnie z hfl. 1,50 na 0,12½ za 1000 sztuk.

Dekret wykonawczy zawiera również przepisy przejściowe co do zwrotu różnicy cła, mianowicie, zwrot różnicy cła przysługuje w wypadku, gdy umowa kupna-sprzedaży została zawarta przed dniem 24 lutego 1939 r., przy czym należy udowodnić, że różnica ta nie może być całkowicie lub częściowo przeniesiona na nabywcę towaru.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU WYROBÓW EMALIOWANYCH W SYJAMIE.

W Syjamie istnieją bardzo duże możliwości zbytu naczyń emaliowanych.

Import tego artykułu do Syjamu jest bardzo wysoki i w roku 1936/37 wyniósł Tcs. 925.652 (tikali), co równa się ca zł 2.400.000.

Głównymi dostawcami tego artykułu do Syjamu były następujące kraje: Japonia. — której udział wynosił ca 85%, oraz Niemcy — 6%, i Wielka Brytania — 8%.

Na skutek wojny japońsko-chińskiej sytuacja w roku 1938 zmieniła się w tym sensie, że Japonia zmniejszyła w sposób bardzo poważny swój eksport wyrobów emaliowanych do Syjamu. W roku 1936/37 udział Japonii wyniósł Tcs. 726.000 na ogólną sumę importu Tcs. 920.000.

W roku 1937/38 udział Japonii spadł do Tcs. 320.000, podczas gdy import wyrobów emaliowanych do Syjamu wyniósł Tcs. 505.000.

Jak z powyższego wynika, istnieją bardzo poważne możliwości importu wyrobów emaliowanych do Syjamu z kraju, który będzie mógł dostarczać wyroby te po cenach możliwie niskich. Całe bowiem zmniejszenie się importu tych wyrobów w r. 1938 tłumaczy się niemożnością płacenia przez rynek syjamski cen wyższych od cen. płaconych za wyroby japońskie. Zmniejszenie się importu w r. 1938 równa się zmniejszeniu się udziału Japonii w tym handlu.

Polska ma szanse wykorzystania tej sytuacji. oczywiście nie w zakresie wyrobów pierwszego gatunku, a raczej t. zw. wysortowanych.

PALESTYNA OBNIŻA IMPORT TOWARÓW Z NIEMIEC.

Ekspansja handlowa Niemiec na rynek palestyński jest procesem trwałym, dokonywującym się nieprzerwanie od początku ery powojennej, która otworzyła przed Palestyną znaczne perspektywy rozwoju gospodarczego w związku ze sprawą imigracji żydowskiej. Ekspansji niemieckiej sprzyjał cały szereg czynników, wśród których wyliczyć należy sprawnie zorganizowaną sieć agentur firm eksportowych niemieckich, rodzaje towarów importowanych oraz pozostające w związku z tym zapotrzebowanie rynkowe.

Od roku 1933, w którym nastąpiły zasadnicze zmiany w polityce gospodarczej Niemiec, przywóz powiększał się jeszcze wydatniej. Wprowadzenie w życie systemu specjalnego w zakresie transferu przekazów emigrantów żydowskich z Niemiec, oraz działalności t. zw. „Haavary“, przyczynił się do dalszego poważnego wzrostu importu niemieckiego do Palestyny. W r. 1933, przy ogólnym przywozie ŁP. 11.268,000, przywóz z Niemiec wyniósł ŁP. 1.204.000, w r. 1934 podniósł się do ŁP. 1.676.000 (przy ogóln. przywozie ŁP. 15.426.000 tj. 11,9%), w r. 1935 wyniósł ŁP. 2.197.000 i 12% przywozu (17.853.000), w r. 1936 — 2.035.000 i 15% (13.979.000), a w r. 1937 — 2.628.000 i 17% (15.904.000).

W ciągu tych ostatnich 5 lat przywóz z Wielkiej Brytanii — utrzymał się wprawdzie na ogół na niezmienionym poziomie, cofnął się jednak z poprzedniej proporcji 2 : 1 wobec przywozu niemieckiego (w r. 1932), do jednego z nim poziomu, przy lekkim nawet odchyleniu na korzyść przywozu z Niemiec w roku 1937. Wzajemny stosunek obu tych czołowych przywozów Palestyny. przedstawiał się w latach 1933—1937 w sposób następujący (w tys. ŁP.):

Rok	Ogólny przywóz	%	z Anglii	%	z Niemiec	%
1933	11.268	100	1.950	17	1.204	11
1934	15.428	100	3.003	20	1.676	11
1935	17.853	100	3.212	18	2.197	12
1936	13.975	100	2.776	20	2.035	15
1937	15.903	100	2.522	16	2.628	17

W roku 1938 natomiast w związku z tendencją po stronie niemieckiej w kierunku zlikwidowania transferu żydowskiego („Haavara“). nastąpił poważny spadek przywozu niemieckiego do Palestyny. Przywóz ten (z wyłączeniem Austrii). za pierwszych 9 miesięcy 1938 r. wyniósł ŁP. 1.239.000, podczas gdy w tym samym okresie roku ubiegłego osiągnął cyfrę ŁP. 1.983.000.

Jeżeli chodzi o charakterystykę przywozu z Niemiec, to oczywiście przeważają w nim w ogromnej większości towary gotowe. Stosunek tych towarów do reszty przywozu charakteryzuje następujące zestawienie (w ŁP.):

	1936	1935
Klasa I. Artykuły spożywcze, napoje etc.	31.264	19.547
„ II. Artykuły nieobrobione, lub półobrobione	39.742	17.909
„ III. Artykuły gotowe	1.502.519	1.901.252
„ IV. Artykuły różne	466.011	258.436

Zanotowany ostatnio spadek przywozu z Niemiec widoczny jest z następującego zestawienia:

	1938	1937
Maj	171.384 Ł. P.	166.535 Ł. P.
Czerwiec . . .	117.373 „	232.243 „
Lipiec	139.873 „	225.645 „
Sierpień	149.078 „	245.500 „
Wrzesień . . .	60.509 „	204.335 „

Siłą rzeczy spadek importu niemieckiego, któremu towarzyszy ostatnio spadek przywozu z terenów sudeckich, otwiera znaczne możliwości dla przywozu z innych krajów, przy czym jednak zabiegi czynników żydowskich idą w kierunku szukania nowych systemów transferowych w stosunkach z innymi krajami.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 LUTEGO DO 7 MARCA 1939 R.

ALGIER. Dekretem z 6 II 39 podwyższone zostało cło na oleje gazowe z 66,65 fr. na 76,65 fr od 100 kg netto.

BELGIA. Zgodnie z rozporządzeniem Min. Gospodarki i Rolnictwa wznowiono kontrolę weterynaryjną w punktach granicznych państwa przy przywozie bydła i nierogacizny.

BRAZYLIA. Z dn. 25 I 39 wznowiony został eksport bawełny do Niemiec na zasadzie marki kompensacyjnej, przy czym kwotę wywozu zwiększono z 62.000 na 72.000 ton rocznie. Poprzednio, a mianowicie od 8 IX 38 w obrotach brazylijsko-niemieckich eksport bawełny był niemożliwy bez każdorazowego zezwolenia rządu brazylijskiego.

CHINY. Według informacyj prasy japońskiej z dnia 10 III 39 ma być wprowadzona w Chinach Północnych kontrola dewizowa i kontrola handlu zagranicznego.

Z dn. 10 III 39 ma być wprowadzona w Chinach Północnych ogólna kontrola dewizowa oraz wycofane mają być banknoty Banku Narod. Chińskiego. Monopol dewizowy otrzymuje Bank w Pekinie, jako centralny bank emisyjny. Wywóz z Chin Półn. będzie dozwolony jedynie pod warunkiem całkowitego odstąpienia dewiz po kursie ustalonym urzędowo. Przydział dewiz na cele importu następuje według uznania Banku w Pekinie, w zależności od charakteru gospodarczego przywozu.

CZECHOSŁOWACJA. Począwszy od 10 III 39 obowiązują następujące dopłaty celne do zbóż: pszenica — 23 kor., żyto — 25 kor., jęczmień — 32, owies — 24 koron od 100 kg.

Począwszy od 21 II 39 obowiązuje zakaz przywozu z szeregu okręgów rumuńskich bydła, nierogacizny oraz różnych artykułów zwierzęcych z powodu zarazy pyska i racic.

Z ważnością od 8 lutego br. zaszeregowany został do systemu pozwoleniowego przywóz sałaty wiosennej, poz. 43 a/2 oraz wywóz bryndzy, ex poz. 119.

DANIA. Postanowieniem Min. Handlu dokonano z natychmiastową ważnością, zmian w przepisach importowych. Na liście artykułów wolnych do przywozu umieszczono: cytryny, brykiety z węgla brunatnego, znaczki pocztowe dla celów filatelistycznych, albumy do znaczków, atlasy i mapy geograficzne, kamienie szlachetne i półszlachetne oraz świeże gruszki, ale tylko w okresie od 1 III 39 do 31 VI 39. Równocześnie skreślono z listy artykułów, wolnych do przywozu — mąkę ryżową. Równocześnie rozbito pozycję towarową nr 2313 — inne szkło w taflach — na dwa punkty: „zwyczajne, przejrzyste, niebarwione szkło okienne (bez wtopionego drutu metalowego"), oraz „inne szkło w taflach".

EGIPT. Generalna Dyrekcja Ceł wyjaśniła dnia 15 II 39, że polerowane druty żelazne i stalowe podlegają temu samemu cłu, co druty ocynowane, ocynkowane lub pokryte miedzią (poz. 638 b. eg. tar. celnej).

EIRE. Ustalono na okres od 1 IV 39 do 30 IX 39 kontyngent importowy na opony samochodowe w wysokości 2.000 sztuk; kontyngent na opony motocyklowe i rowerowe w tym samym okresie wynosi 15.500 sztuk. kontyngent na obuwie nie gumowe — 300.000 sztuk, na dętki samochodowe — 2.000 sztuk, na dętki motocyklowe i rowerowe — 8.000 sztuk.

EKWADOR. Rząd ekwadorski postanowił znieść na 30 dni cło, opłaty konsularne, podatek sprzedażny oraz zezwolenia importowe przy przywozie cukru, gdyż brak tego artykułu na rynku wewnętrznym wywołał drożyznę cukru. Ustalono cenę maksymalną zakupu cukru na 30 sucres od 46 kg loco port przywozu.

FINLANDIA. Dnia 10 II 39 ogłoszono zarządzenie, które rozszerza zakazy przywozu, wydane w związku z obawą zawleczenia zarazy pyska i racic do Finlandii. Nowe zakazy obejmują żywe rośliny, rośliny kuchenne, owies, mąkę owsianą, rośliny pastewne, len, jutę, konopie, szmaty i inne stare tkaniny. Zezwolenia przywozu na te artykuły wydaje Min. Rolnictwa po kontroli weterynaryjnej.

FRANCJA. „Journal Officiel" z dnia 17 II 39 przynosi zarządzenie, ustalające normalny kontyngent na drzewo dla fabrykacji papieru na rok 1939 w wysokości roku 1938, zmniejszonej jednak o 10%. Kontyngent specjalny, którym dysponuje Min. Rolnictwa na dodatkowe potrzeby gospodarki krajowej, wynosi 30% kontyngentu normalnego.

Według doniesień prasy francuskiej, rząd zamierza podwyższyć cło na wosk surowy, miód i pierniki. — Min. Handlu zniosło z dniem 22 II br. ograniczenia przywozu odnośnie niektórych konserw pomidorowych, przyprawionych korzeniami i używanych zamiast musztardy.

GRECJA. Mnożnik celny dla świeżego mięsa, importowanego z zagranicy, ustalony został na 15,—. Zakaz przywozu do Grecji świeżego mięsa rozciągnięty został obecnie na Rumunię, z powodu panującej tam zarazy pyska i racic. Zakaz obejmuje teraz wszystkie kraje bałkańskie, Polskę, Węgry i Turcję. Ludność grecka została wezwana do zmniejszenia konsumcji mięsa.

GUATEMALA. Z dniem 1 II 39 weszła w życie ustawa, mocą której podwyższone zostają o 100% cła wejściowe na towary z państw, z którymi Guatemala miała saldo ujemne powyżej 60% w roku poprzednim.

HOLANDIA. Rząd holenderski przedłożył parlamentowi do zatwierdzenia projekt podwyżki cła na szereg artykułów. Spośród towarów interesujących eksport polski zostało podwyższone cło na konfekcję z 12 na 20% od wartości, obuwie z 12 na 18%, cło na podkłady kolejowe i dykty ma być podwojone, na szkło podwyższone o 20%. Podwyżki obowiązują od 1 III 39.

W związku z przeprowadzoną z dniem 1 III 39 podwyżką stawek celnych, Min. Skarbu upoważniło inspektorów celnych do zwrotu nadpłaconego cła (o ile nadpłata wynosi więcej niż 5% wartości towaru), jeśli

zostanie stwierdzone, że transakcja zawarta została przed 24 II 39 a przywóz nastąpi przed 1 V 39. Zwrot nadpłaty nastąpić może tylko wówczas, o ile różnica w cle wynosi co najmniej 25 hfl. Jeśli nadpłata wynosi mniej niż 5% wartości towaru, zwrot jej nastąpić może wówczas, gdy różnica w opłacie celnej wynosi co najmniej 50 hfl., względnie jeśli zakontraktowane towary, przywiezione przed 1 V 39, wykazywałyby różnicę w ocleniu co najmniej 200 hfl. Przy zwrocie nadpłaty celnej w rachubę wchodzić mogą towary, zakontraktowane z klauzulą „włącznie z cłem", względnie towary, sprowadzone do Holandii przez importera, który zawarł kontrakt dalszej sprzedaży „włącznie z cłem". Wyjaśnienia na temat technicznej strony uzyskania zwrotu nadpłaty uzyskać mogą eksporterzy w P. I. E. — Podwyżki celne w Holandii dotknęły ok. 64 pozycyj taryfy celnej. Niżej podane są najważniejsze artykuły z nową stawką celną: towary kamionkowe, fajansowe, porcelanowe — 12%, wanny kąpielowe i inne — 18%, art. toaletowe i sanitarne — 15%, naczynia stołowe różne — 18%, przędza, nici, sznury — 15%, rękawiczki — 18%, czapki i kapelusze — 20%, dykty 6 i 10%, forniery — 6%, tarcica — 10%, wełna drzewna — 6%, odzież — 20%, galanteria skórzana — 18%, chusty i chusteczki — 20%, noże — 18%, papier rotacyjny — 10%, obuwie — 15, 18%, zabawki — 18%, meble — 8%, dywany i kilimy — 20%.

HONDURAS. Z dniem 8 II 39 zniesiono cła maksymalne w taryfie celnej i zrównano wszystkie państwa z wyj. U. S. A. i Salwadoru, które korzystają z wyjątkowych zniżek.

INDIE HOLENDERSKIE. Rząd przygotowuje wydanie nowej taryfy celnej z ważnością od 1 I 1940 roku. Nowa taryfa miałaby zawierać szereg poważnych obniżek celnych.

MADAGASKAR. Na skutek przedłużenia ważności umowy handlowej włosko-francuskiej, towary pochodzenia włoskiego będą korzystały przy wwozie na Madagaskar z opłat celnych minimalnych, do dnia 30 czerwca 1939 r.

Wobec powyższego dotychczasowe rozporządzenie z grudnia 1938 r., mocą którego towary włoskie miały korzystać z opłat minimalnych tylko do dnia 1 stycznia 1939 r., zostało anulowane.

MEKSYK. Zarządzeniem z dnia 27 XII 38 ograniczono bezcłowy przywóz różnych towarów, pozostawiając na liście zwolnień celnych m. in. malowidła oraz rzeźby.

NORWEGIA. Min. Rolnictwa wyjaśniło, że nie widzi przeszkód, by cebula sprowadzana z zagranicy za zezwoleniem tegoż Ministerstwa, wydawana była importerowi, który zobowiąże się przechować towar w miejscu izolowanym i strzeżonym na czas wyznaczonej kwarantanny. Chodzi tu o ochronę przed zawleczeniem zarazy pyska i racic. Co się tyczy przesyłek cebuli jadalnej, skierowanych do Oslo, korzystać one tam będą mogły ze składów towarzystwa A/S Oslo Havnelager.

PORTUGALIA. Opublikowana została nowa taryfa celna Portugalii według stanu z dnia 1 II 39. Portugalska taryfa celna zawiera dwie kolumny stawek, maksymalnych i minimalnych. Polskie towary korzystają ze stawek minimalnych. Dopłaty celne wynoszą 20% wysokości stawki celnej; niektóre towary są zwolnione od tej dopłaty.

SYJAM. Z natychmiastową ważnością weszła w życie nowa taryfa celna, zawierająca obok zniżek celnych na maszyny rolnicze i inne — szereg podwyżek cła na różne artykuły. Szczegółów na razie brak.

SZWECJA. Wobec wielkiej obniżki cen na jelita na rynku szwedzkim, krajowi producenci jelit zwrócili się do rządu z wnioskiem wprowadzenia cła, któreby zahamowało nadmierny import jelit. Proponowane cło ma obciążyć jelita bydlęce 20% od wartości, jelita wieprzowe — 10%, a owcze — 8% od ich wartości. Wniosek nie jest jeszcze rozstrzygnięty.

TUNIS. Ustanowione zostały na rok 1939 kontyngenty importowe dla cementu w wysokości 5.558 ton, z czego przyznano Jugosławii 5.395 ton, Belgii 121 ton, innym krajom 42 tony. Poza tym ustalono kontyngent dodatkowy w sumie 2.230 ton, który przyznany będzie importerom, dokonującym w drodze kompensaty prywatnej wywozu towarów z Tunisu. Z kontyngentu dodatkowego korzystać może Jugosławia w wysokości 2.168 ton, Belgia w wysokości 48 ton, inne kraje w wysokości 14 ton.

TURCJA. W razie niemożności dokładnego zataryfikowania towaru według tureckiej taryfy celnej, winni eksporterzy do Turcji przy wypełnianiu deklaracji celnej, wpisać w odpowiedniej rubryce: „według decyzji lub rozstrzygnięcia urzędu celnego", gdyż w ten sposób unikną zapłacenia kary celnej za błędne podanie pozycji.

WENEZUELA. Postanowieniem Min. Skarbu z dn. 1 i 2 II 39 zniesiono cło na młynki do kukurydzy (poz. 338 i 444 wen. tar. celnej) oraz na miednice do mycia (poz. 441).

WŁOCHY. Zniesiony został zakaz wywozu surowych skórek króliczych (10 II 39).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przetarg na dostawę ołówków. Rząd Unii Południ. Afryk. rozpisał przetarg na dostawę ołówków. Termin

składania ofert 15 i 20 marca 1939 r. Warunki do przejrzenia w P. I. E. g. 8—10.

Biel cynkowa. Firma portugalska interesuje się importem powyższego artykułu. P/5091/43/ID.

Różne. Firma gdańska pragnie nawiązać kontakt z producentami smoły z drzew iglastych i liściastych, oleju żywicznego, węgla kostnego i sadzy. P/5174/47/ID.

Chemikalia. Firma z Batawii interesuje się importem kleju kostnego, bieli cynkowej, suchych farb, porcelany. P/5551/4T/ID.

Olej lniany. Firma bułgarska pragnie nawiązać kontakt z producentami oleju lnianego (pokostu). P/5916/47.

Przedstawicielstwo. Poł. Afryk. firma urugwajska interesuje się objęciem przedstawicielstwa na prawach wyłączności na następujące artykuły: fajanse sanitarne, wyroby gumowe i artykuły chemiczne. P/5740/3A/ID.

Dwuchromian, boraks. Firma syryjska pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższych artykułów. P/5732/21/ID.

Cerata, linoleum. Firma bułgarska pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższych artykułów. P/5807/64/ID.

Wosk szewski i glazura. Firmy szewskie z Bogoty pragną nawiązać kontakt z producentami powyższych artykułów. P/5837/47/ID.

Różne. Firma z Peru pragnie nawiązać kontakt z producentami bieli cynkowej, ultramaryny, sody kaustycznej, gliceryny rafinowanej dla celów farmaceutycznych, żelatyny w proszku i kwasu siarkowego. P/5808/21/ID.

Różne. Firma agenturowa w Kanadzie interesuje się importem z Polski różnych artykułów. E/6361/22/H.

Różne. Firma agenturowa w Kenii (Afryka Wsch.) interesuje się importem z Polski nast. artykułów: chustek, koców (wełn., półwełn., baweln.), płótna khaki, guzików i klamer do sukien damskich (z bakelitu, galalitu i masy perłowej). E/6487/H.

Różne. Firma agenturowa w Grecji interesuje się importem z Polski wyrobów włókienniczych wszelkiego rodzaju oraz drzewa w różnej postaci. E/3290/95/H.

Różne. Firma importowa w Indiach Holenderskich posiadająca liczne oddziały interesuje się importem z Polski nast. artykułów: kleju kostnego, ceraty, koców wełnianych i półwełnianych, szynek w puszkach, popeliny bawełnianej drukowanej, obrusów, oraz serwetek. E/6322/21/H.

Różne. Firma agenturowa w Indiach Brytyjskich interesuje się importem z Polski drobnych wyrobów żelaznych, materiałów budowlanych oraz artykułów kuchennych. E/5928/22/H.

Różne. Firma agenturowa w Ekwadorze pragnie nawiązać kontakt z firmami polskimi dowolnych branż. E/6398/22/H.

Różne. Firma szwajcarska poszukuje przedstawicielstw firm polskich z branży cukrowej, słodowej i chmielarskiej. E/3886/H.

Różne. Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski drobnych artykułów. E/4873/H

Różne. Firma w Tunisie interesuje się importem z Polski naczyń emaliowanych oraz wyrobów szklanych. E/5290/H.

Różne. Firma agenturowa z dobrymi referencjami w Połudn. Afryce interesuje się importem z Polski różnych artykułów, głównie tekstyliów. E/3399/H.

Różne. Firma agenturowa w Londynie interesuje się importem z Polski tkanin damskich. E/2789/H.

Różne. Firma kanadyjska interesuje się importem z Polski różnych artykułów. E/3493/H.

Różne. Firma kanadyjska interesuje się importem artykułów spożywczych z Polski. E/3494/H.

Różne. Firma hiszpańska specjalizująca się w handlu polsko-hiszpańskim pragnie uzyskać oferty firm polskich zainteresowanych rynkiem hiszpańskim, które należy składać do P. I. E. z powołaniem się na niżej podaną liczbę. E/4411/H.

Wyroby porcelanowe. Firma afrykańska pragnie nawiązać kontakt z producentami wyrobów porcelanowych jak filiżanki, spodki, talerze, kubki etc. P/4574/3B/ID.

Szkło oświetleniowe. Firma londyńska interesuje się importem szkła oświetleniowego ze szkła kolorowewo, malowanego, matowanego itp. P/4839/63/ID.

Muchołapki. Firma z Finlandii interesuje się importem muchołapek. P/5317/54/ID.

Obcasy gumowe. Firma z Kairu pragnie nawiązać kontakt z producentami pow. artykułu. P/5396/59/ID.

Bielizna haftowana. Firma amerykańska pragnie zakupić w Polsce bieliznę stołową lnianą haftowaną. — P/5417/64/M.

Butelki do piwa i wód mineralnych. Firma z Bremy pragnie nawiązać kontakt z producentami pow. artykułu. P/5394/4c/ID.

Granit. Firma amerykańska pragnie nawiązać kontakt z polskimi producentami granitu. P/4474/65/ID.

* * *

Sardynki. Pewna firma portugalska poszukuje importerów sardynek portugalskich w Polsce. Adres w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Referat Rybołówstwa.

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 16 III DO 6 IV 1939 R.

a) do Stanów Zjednoczonych A. P.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek
			godz.
16 III	Queen Mary	Cherbourg	16 III 22,15
21 III	Manhattan	Le Havre	21 III 22,15
23 III	Normandie	Le Havre	23 III 22,15
28 III	Europa	Bremenhaven	28 III 22,15
1 IV	Batory	Gdynia	1 IV 17,—
6 IV	Bremen	Cherbourg	6 IV 22,15

b) do Argentyny, Brazylii, Chili, Paragwaju, Urugwaju

20 III	Conte Grande	Genova	19 III 22,15
25 III	Highl Monarch	Lisbonne	25 III 22,15
31 III	Cap. Arcona	Hamburg	31 III 22,15
3 IV	Oceania	Napoli	2 IV 22,15
6 IV	Highl Chieftain	Boulogne	6 IV 22,15

NOWE TARYFY TOWAROWE W KOMUNIKACJI Z LITWĄ.

W Kownie ukończyła swe prace komisja, złożona z przedstawicieli kolei polskich i litewskich. Komisja ta opracowywała taryfy kolejowe dla bezpośredniego przewozu towarów pomiędzy Polską i Litwą.

Na razie przygotowano projekty niektórych tylko taryf w chwili obecnej aktualnych, inne natomiast będą brane pod uwagę w miarę potrzeby umotywowanej rozwijającymi się stosunkami handlowymi i obrotami towarowymi obu zainteresowanych krajów.

Jedna z taryf dla przewozu towarów stanowiących przedmiot naszego eksportu od określonych stacyj okręgu północno - wschodniego R. P. do portowych stacyj litewskich w Kłajpedzie zawiera następujące artykuły: drewno wszelkie, len, konopie, pakuły, skóry, smoła drzewna, terpentyna, tektura, miazga drzewna, jaja.

Konstrukcja taryfy dostosowaną została do potrzeb zainteresowanych naszych sfer handlowych i przemysłowych tak pod względem kalkulacyjnym co do wysokości stawek przewozowych, jak i technicznej strony przewozu. Zawierać ona będzie globalne stawki od wchodzących w rachubę stacyj polskich do stacyj portowych w Kłajpedzie dla dalszego tranzytowego przewozu morzem.

Drugą taryfą opracowaną na wspomnianej komisji jest taryfa węglowa, stanowiąca również odrębną część ogólnych taryf związkowych polsko-litewskich, na przewóz węgla kamiennego i koksu z węgla kamiennego od wszystkich kopalń i koksowni polskich do szeregu stacyj kolei litewskich. Wprowadzenie w życie tych taryf projektuje się najpóźniej na 20 marca br., o ile względy techniczne na to pozwolą.

ZMIANA SPOSOBU PŁACENIA PRZEWOŹNEGO W RUCHU TOWAROWYM Z RUMUŃSKIMI PORTAMI MORSKIMI.

W Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolei poz. 136 z dnia 10 III 1939 r. nr 10 ukazały się następujące zmiany, odnoszące się do I części polsko-rumuńskiej portowej taryfy towarowej.

Z mocą obowiązującą od dnia 24 marca 1939 roku wprowadza się do powyższej taryfy następujące zmiany:

W rozdziale A, na stronie 10, skreśla się dotychczasowe brzmienie punktu 5 i zastępuje się je nowym, następująco:

„5. Do artykułu 17. Opłacanie kosztów przewozu.

A. W kierunku do rumuńskich portów morskich:

Nadawca musi opłacić na stacji nadania połowę (50%) przewoźnego przewidzianego za cały przebieg przesyłki.

B. W kierunku z rumuńskich portów morskich:

Nadawca może opłacić na stacji nadania najwyżej połowę (50%) przewoźnego przewidzianego za cały przebieg przesyłki.

Odchylenie od przepisów ustępu A i B stanowią przesyłki, za które kolej przyjmująca przesyłkę do przewozu, może na podstawie postanowień swej wewnętrznej taryfy towarowej zażądać opłacenia z góry należności przewozowych za całą drogę przewozu.

ZAOPATRZENIE AUTOBUSÓW I DOROŻEK SAMOCHODOWYCH W SZYBY BEZPIECZEŃSTWA.

Ministerstwo Komunikacji ze względu na niedostateczny stan krajowej produkcji szyb bezpieczeństwa — wzięło pod uwagę trudności w zaopatrywaniu się przedsiębiorstw samochodowych w tego rodzaju szyby i pozostawiło Urzędom Wojewódzkim możność przedłużania terminu oszklenia szybami bezpiecznymi na okresy trzymiesięczne lub dłuższe, w razie stwierdzenia rzeczywistego braku szyb wyrobu krajowego na rynku.

Również w celu ochrony interesów przedsiębiorstw krajowej produkcji szyb bezpieczeństwa Ministerstwo Komunikacji wystąpiło do Ministerstwa Przemysłu i Handlu o rozważenie sprawy ograniczenia lub zamknięcia przywozu zagranicznych szyb tego rodzaju.

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK OBROTOWY ZA LATA 1939 I 1940.

W Dzienniku Ustaw R. P. nr 17, poz. 102 ogłoszone zostało rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 23 II 1939 r. o poborze podatku obrotowego w formie ryczałtu na lata podatkowe 1939 i 1940.

W myśl tego rozporządzenia podatek obrotowy na lata 1939 i 1940 może być uiszczony w formie ryczałtu, ustalonego w drodze ugody płatnika z urzędem skarbowym. Zryczałtowany podatek może być pobrany w zasadzie od tych przedsiębiorstw zarobkowych (przedsiębiorstw: handlowych, również skupu zawodowego, przemysłowych, rzemieślniczych, gastronomicznych, hoteli, pensjonatów itd.), które były prowadzone w roku 1938 w okręgu tego samego urzędu skarbowego i w tej samej miejscowości (o ile nie zmieniły istotnie przedmiotu swej działalności) oraz osiągnęły za rok 1938 obrót nie przewyższający w stosunku całorocznym kwoty 30.000 zł. Do tej kwoty obrotu wlicza się również obrót, osiągnięty ze sprzedaży towarów podlegających scalonemu podatkowi przemysłowemu od obrotu.

Ryczałtem nie mogą być objęte w szczególności świadczenia przedsiębiorstw: 1) należących do kupców rej., 2) prowadzących księgi handlowe, 3) posiadających więcej niż jedno stałe miejsce sprzedaży lub stałe miejsce wykonywania innych odpłatnych świadczeń, 4) budowlanych, 5) sprzedających mięso i przetwory mięsne (sprzedaż mięsa z wyrębem, wędliniarnie, masarnie), 6) kinematografów, 7) komisowych, ajencyjnych, pośrednictwa, ekspedycyjnych, przewozowych i komunikacyjnych.

O zaliczeniu przedsiębiorstwa zarobkowego do ryczałtu decydują właściwe urzędy skarbowe, pisemne zawiadomienie urzędu skarbowego o zaliczeniu przedsiębiorstwa do ryczałtu wraz z podaniem kwoty zryczałtowanego podatku na każdy rok winno być płatnikowi doręczone w terminie do dnia 30 IV 1939 r.

Płatnikowi przysługuje prawo złożenia do urzędu skarbowego w ciągu 14 dni od daty doręczenia zawiadomienia o zaliczeniu do ryczałtu pisemnego wniosku o ustalenie ryczałtu w kwocie innej, niż wymieniona w zawiadomieniu, bądź też o wyłączenie z ryczałtu. Wnioski te nie podlegają opłacie stemplowej. Brak pisemnego wniosku płatnika o ustalenie ryczałtu w kwocie innej uważa się za zgodę na dokonane przez urząd skarbowy ustalenie ryczałtu. Tak samo traktuje się wniosek złożony po terminie. Rozpatrywanie złożonych wniosków następuje w urzędzie skarbowym w obecności płatnika lub jego pełnomocnika, a ostateczne ustalenie kwoty zryczałtowanego podatku może nastąpić tylko za zgodą obydwu stron: płatnika i urzędu skarbowego.

Zryczałtowany podatek na lata 1939 i 1940 płatny jest corocznie w czterech równych ratach: do 15 VII, do 15 IX i do 15 XI roku podatkowego oraz do 15 II roku następnego.

Od nakazów płatniczych oraz od zawiadomień, które uzyskały moc nakazów płatniczych (tj. w przypadku, gdy płatnik nie złoży w ciągu 14 dni wniosku o ustalenie kwoty ryczałtu w innej wysokości lub o wyłączenie jego przedsiębiorstwa z ryczałtu), nie mogą być wnoszone odwołania.

Urzędy skarbowe mają prawo darować skutki zaniedbania przez płatnika terminów przewidzianych w rozporządzeniu.

Omówione powyżej rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia, tj. z dniem 9 III 1939 r. i obowiązuje na całym obszarze Państwa z wyjątkiem ziem odzyskanych w roku 1938.

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK DOCHODOWY NA LATA 1939 I 1940.

W Dzienniku Ustaw R. P. nr 17, poz. 103 ukazało się rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 24 II 1939 r. o poborze podatku dochodowego w formie ryczałtu na lata podatkowe 1939 i 1940.

Ustalenie ryczałtu w podatku dochodowym dochodzi do skutku — podobnie jak w podatku obrotowym — tylko w drodze ugody pomiędzy płatnikiem i urzędem skarbowym, przy czym zasady zawierania ugód są analogiczne do zasad przewidzianych w rozporządzeniu o ryczałcie w podatku obrotowym.

Do ryczałtu mogą być zaliczone jedynie osoby fizyczne osiągające dochody z jednego lub kilku następujących źródeł dochodu:

1) z przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych, których świadczenia są przedmiotem zryczałtowanego podatku obrotowego w myśl omówionego rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 23 II 1939 r.,

2) z budynków, w których łączna ilość izb nie przekracza 20, przy czym korzystających ze zwolnienia od podatku dochodowego budynków nowowzniesionych oraz części budynków nadbudowanych i przybudowanych nie bierze się pod uwagę,

3) z nieruchomości gruntowej o łącznym obszarze nie przekraczającym 50 ha, a na obszarze województw białostockiego, nowogródzkiego, poleskiego, wileńskiego i wołyńskiego — 100 ha.

Ponadto, poza powyższymi warunkami, które dotyczą rodzajów i rozmiarów źródeł dochodu, muszą dla objęcia płatnika ryczałtem zachodzić jeszcze jednocześnie trzy warunki następujące:

1) oprócz dochodów płynących z wymienionych wyżej źródeł płatnik nie osiąga i w ro-

ku 1938 nie osiągał innych dochodów podlegających opodatkowaniu według działu I ustawy (np. z wolnych zajęć zawodowych, z kapitałów itd.),

2) źródła dochodu były czynne w ciągu całego roku kalendarzowego 1938 i

3) łączny dochód podlegający opodatkowaniu (wg działu I ustawy), osiągnięty w tym roku nie przekroczył 7.200 zł.

Zryczałtowany podatek na lata 1939 i 1940 płatny jest corocznie w trzech równych ratach: do 15 IX i do 15 XI roku podatkowego oraz do 15 II roku następnego.

Omawiane rozporządzenie weszło w życie z dniem 9 III 1939 r. z mocą obowiązującą na obszarze całego Państwa za wyjątkiem województw poznańskiego i pomorskiego, górnośląskiej części woj. śląskiego, powiatu działdowskiego woj. warszawskiego oraz ziem odzyskanych w r. 1938.

TECHNIKA I PODSTAWY DO RYCZAŁTU W PODATKU OBROTOWYM I DOCHODOWYM ZA LATA 1939 I 1940.

W związku z ogłoszonymi ostatnio rozporządzeniami o poborze podatku obrotowego i dochodowego w formie ryczałtu na lata podatkowe 1939 i 1940 Ministerstwo Skarbu wydało do podległych sobie władz zarządzenie, w którym podkreśla, iż przykłada wielką wagę do objęcia ryczałtem w obydwu podatkach, o ile możności wszystkich płatników, odpowiadających warunkom przewidzianym w tych rozporządzeniach.

Ponadto — poza szczegółowymi wyjaśnieniami do niektórych przepisów wymienionych powyżej rozporządzeń — Ministerstwo Skarbu zarządziło m. in., co następuje:

1) W przypadkach, w których ten sam urząd skarbowy jest właściwym dla ustalenia ryczałtu zarówno w podatku obrotowym jak i dochodowym, całe postępowanie, zmierzające do ustalenia kwot zryczałtowanych podatków, łącznie z wysyłaniem zawiadomień i rozpoznawaniem wniosków, powinno się odbywać jednocześnie.

2) Jeżeli z jednej miejscowości, położonej poza siedzibą urzędu skarbowego, wpłynie więcej niż 15 wniosków o ustalenie kwoty zryczałtowanego podatku w innej wysokości, aniżeli przewidziana w zawiadomieniu urzędu, a przybycie zainteresowanych płatników do siedziby urzędu byłoby dla nich uciążliwe, rozpoznanie tych wniosków powinno w miarę możności odbyć się w danej miejscowości. To samo dotyczy wniosków pochodzących z kilku miejscowości ze sobą sąsiadujących z tym, że rozpoznanie tych wniosków powinno odbyć się w miejscowości położonej najdogodniej dla większości zainteresowanych płatników.

3) Protokół z rozpoznania wniosku płatnika powinien być bezpośrednio po sporządzeniu go podpisany przez obie strony, tj. naczelnika urzędu lub jego zastępcę oraz płatnika lub zastępującą go osobę.

4) Płatnik może do wzięcia udziału w rozpoznaniu wniosku upoważnić pełnoletniego członka rodziny lub pracownika. Upoważnienie powinno być udzielone na piśmie. Przypadającą od tego upoważnienia opłatę stemplową Ministerstwo Skarbu umorzyło na podstawie art. 123 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. nr 14, poz. 134).

5) Urzędom skarbowym służy prawo darowania skutków zaniedbania przez płatników wszelkich terminów, ustalonych w rozporządzeniach. Prawo to przysługuje zarówno z urzędu, jak i na ustne lub pisemne prośby płatników i nie wymaga wydania specjalnego postanowienia.

TERMIN DO WNIESIENIA ODWOŁANIA PŁATNIKA.

W myśl przepisów ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. nr 14, poz. 134, art. 101), władze skarbowe obowiązane są przed upływem terminu do wniesienia odwołania — do udzielenia zgłaszającym się płatnikom lub ich pełnomocnikom ustnych informacyj o podstawach wymiaru względnie na prośbę pisemną płatnika — uzasadnienia wymiaru na piśmie. Wniesienie prośby o wydanie uzasadnienia wymiaru zawiesza bieg terminu odwoławczego do dnia, w którym uzasadnienie zostanie doręczone.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 6 XII 1938 r. L. Rej. 4959/37 stanął na stanowisku, że jeżeli władza na skutek prośby płatnika uzupełni udzielone mu poprzednio uzasadnienie wymiaru, to zawieszony przez wniesienie pierwszej prośby bieg terminu do wniesienia odwołania zaczyna biec w dalszym ciągu dopiero od dnia, w którym uzupełnienie uzasadnienia wymiaru zostało płatnikowi doręczone.

W powyżej wymienionym wyroku N. T. A. również wyjaśnił, że wręczenie pisma urzędu skarbowego posłańcowi, który w urzędzie doręczył podanie adresata, nie jest prawidłowym doręczeniem: za datę doręczenia tego pisma należy przyjąć dzień, w którym pismo to faktycznie doszło do rąk adresata.

DOWÓD W POSTĘPOWANIU ODWOŁAWCZYM.

W myśl postanowień ordynacji podatkowej (art. 107 § 2) (Dz. U. R. P. z 1936 r. nr 14, poz. 134), płatnik nie może w postępowaniu odwoławczym powoływać się na dowody, których nie przedstawił w postępowaniu wymiarowym mimo, iż był do tego obowiązany bądź z ustawy, bądź na wezwanie władzy skarbowej: wyjątek stanowi jedynie przypadek, gdy płatnik usprawiedliwił niemożność przedstawienia tych dowodów w terminie, wskazanym przez władzę skarbową.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w motywach wyroku z dnia 10 XII 1938 r. L. Rej. 3854/38 ustalił tezę, że odrzucenie dowodu na zasadzie art. 107 § 2 ordynacji podatkowej (Dz. U. R. P. z 1936 r. nr 14, poz. 134), władza odwoławcza obowiązana jest ujawnić w swym orzeczeniu z podaniem uzasadnienia.

Ponadto w wyroku z dnia 3 XI 1938 r. L. Rej. 1603/38 N. T. A. stanął na stanowisku, że jeżeli odpis protokółu badania ksiąg doręczono płatnikowi dopiero w postępowaniu odwoławczym, płatnik uprawniony jest w tym postępowaniu złożyć oświadczenie na protokół badania ksiąg (w przypadku, gdy płatnik nie godzi się z ustaleniami, zawartymi w protokóle); oświadczenie to może być w razie potrzeby poparte tymi dowodami, których płatnik nie przedłożył na wezwanie władzy w postępowaniu wymiarowym.

„KONKRETNE" ZARZUTY ODWOŁANIA.

Stosownie do postanowień ordynacji podatkowej, w orzeczeniu, nie uwzględniającym całkowicie lub częściowo odwołania, powinna władza odwoławcza w odpowiedzi na konkretne zarzuty odwołania podać do wiadomości płatnika faktyczne i prawne motywy orzeczenia.

Najwyższy Trybunał Administracyjny w szeregu wyroków zajął w sprawie kwalifikacji konkretnych zarzutów następujące stanowisko:

1) Jeżeli płatnik w odwołaniu, określając sumę obrotu, nie przytoczył żadnego materiału faktycznego, uzasadniającego wysokość tej sumy, i ograniczył się jedynie do krytyki ustaleń władzy wymiarowej, na których został oparty szacunek obrotu — zarzuty odwołania nie są konkretne.

(Wyr. N. T. A. z dnia 19 I 1938 r. L. Rej. 4827/36).

2) Jeżeli płatnik w odwołaniu, zwalczając ustaloną wysokość obrotu, powołuje się jedynie na sezonowość prowadzonego handlu i na szczupłość kapitału obrotowego — zarzuty odwołania nie są konkretne.

(Wyr. N. T. A. z dnia 13 II 1938 r. L. Rej. 104/33).

3) Rachunki poszczególnych przedsiębiorstw, dostarczających towaru płatnikowi, bez oparcia o jakąś choćby uproszczoną księgowość płatnika, nie mogą stanowić dowodu na całokształt towaru, stanowiącego przedmiot obrotu opodatkowanego przedsiębiorstwa.

(Wyr. N. T. A. z dnia 8 III 1938 r. L. Rej. 3139/36).

SPRAWY SOCJALNE

NIEZGŁOSZENIE PRACOWNIKA DO UBEZPIECZENIA.

Na tle przepisów art. 112 (Dz. U. R. P. nr 106/1927, poz. 911) rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych, normującego odpowiedzialność pracodawcy w wypadkach niezgłoszenia pracownika do ubezpieczenia, zanotować należy opinię prawną, wypowiedzianą przez Sąd Najwyższy Izby Cywilnej w orzeczeniu z dnia 14 X 1938 r. — L. C. III 1910/36:

1) Fakt, iż pracownik umysłowy, którego pracodawca nie zgłosił do ubezpieczenia, przed swym wystąpieniem przeciwko pracodawcy o zwrot utraconych świadczeń nie zgłosił roszczenia w instytucji ubezpieczeniowej o przyznanie mu świadczenia, nie ma żadnego znaczenia dla oceny roszczeń odszkodowawczych pracownika.

2) Przepisy rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych nie uzależniają zasądzenia szkód, powstałych wskutek nieubezpieczenia pracownika, od stwierdzenia przez ubezpieczalnię lub Zakład Ubezpieczeń Społecznych utraconych świadczeń.

3) Czy i jaki zasiłek na wypadek braku pracy należałby się pracownikowi, wynika z przepisów powyższego rozporządzenia, jeżeli znane są fakty, od których przepisy nabycie i utratę zasiłku uzależniają. Stąd w procesie o wynagrodzenie szkody z powodu niezgłoszenia pracownika do ubezpieczenia sąd powszechny ma obowiązek ustalić sam istotne fakty i zastosować do nich przepisy, a tylko wyjątkowo związany jest orzeczeniem, o którym mowa w art. 112 ust. 3 rozporządzenia.

PRZETARGI

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO W GRUDZIĄDZU.

Zarząd Miejski m. Grudziądza ogłosił przetarg publiczny na wykonanie robót ziemnych, murarskich i ciesielskich przy budowie domków robotniczych przy Osiedlu Nr I w Grudziądzu.

Bliższych informacyj udziela się w Zarządzie Miejskim pokój 224, gdzie również można otrzymać warunki techniczne, przetargowe oraz ślepe kosztorysy za opłatą 3,00 zł.

Oferty na przepisowych drukach z napisem: **„Oferta na budowę domków robotniczych"** należy składać w Zarządzie Miejskim pokój 207 do dnia 25 marca 1939 r. — godz. 11.45, a otwarcie tychże nastąpi o godzinie 12 w obecności ewtl. przybyłych oferentów.

Do oferty należy załączyć kwit na złożone w Głównej Kasie Miejskiej wadium w wysokości 3% oferowanej sumy. Oferty bez wadium jak również złożone po terminie nie będą rozpatrywane.

Złożone oferty winny odpowiadać przepisom o dostawach i robotach (Dz. U. R. P. Nr 13/37 poz. 92).

PRZETARG DYR. OKRĘG. KOLEI PAŃSTW. W POZNANIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Poznaniu zakupi:

z przetargu Nr 66/20 w dniu 24 marca 1939 r.
papiery naszklone, szmerglowe i płótno szmerglowe z terminem dostawy partiami do dnia 21 marca 1940 r.

z przetargu Nr 66/21 w dniu 24 marca 1939 r.
fabrfy suche (o tę dostawę mogą się ubiegać wyłącznie wytwórnie, których urządzenia fabryczne i laboratoria chemiczne dają gwarancję dokładnego badania surowców i fachowego przygotowania wyrobów) z terminem dostawy partiami do dnia 31 lipca 1939 r.

z przetargu Nr 66/22 w dniu 28 marca 1939 r.
tygle grafitowe z terminem dostawy partiami do dnia 31 marca 1940 r.

z przetargu Nr 66/24 w dniu 31 marca 1939 r.
poduszki maźnicze z terminem dostawy partiami do dnia 31 grudnia 1939 r.

Bliższe informacje, ogólne warunki przetargów ogólne warunki dostaw, specyfikacje, rysunki otrzymać można bezpłatnie w DOKP. w Poznaniu — Wydział Zasobów, pokój Nr 408.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM.

Położenie naszego rybołówstwa przybrzeżnego pozostaje w dalszym ciągu bez zmian. W okresie minionego tygodnia dowożono do portu rybackiego w Gdyni pewne ilości dorszy z polskich połowów pod Bornholmem, poza tym znaczniejsze ożywienie, aniżeli poprzednio, zanotowano w przywozie śledzików, łowionych przez naszych rybaków na wodach przybrzeżnych względnie w Zatoce Gdańskiej. Jak już swego czasu podnosiliśmy, zgodnie z opinią fachowców, połowy zwłaszcza małych śledzików nie mogą być uważane za rzecz pożądaną, gdyż przyczyniają się do niszczenia rybostanu. Z innych gatunków ryb łowiono nieznaczne ilości łososi na haczyki. połowy te nie posiadają jednak większego znaczenia handlowego. Obecnie rybacy przygotowują się do połowu tych ryb sieciami pławnymi, które rozpoczną się mniejwięcej za dwa tygodnie.

W zakresie połowów dalszych nastąpiło ostatnio ponowne pogorszenie się warunków atmosferycznych, które wstrzymują częściowo dalsze wyjazdy silniejszych kutrów polskich na wody bornholmskie.

Na połowach dalekomorskich przebywa obecnie trawler „Eugeniusz", poławiający śledzie świeże u wybrzeży angielskich.

W dalszym ciągu uprawiany jest import szprotów świeżych i śledzików ze Szwecji. które dowożone są do Gdyni zarówno statkami polskimi, jak i szwedzkimi. Połowy wymienionych ryb są obecnie w Szwecji dość obfite.

SYTUACJA NA RYNKU ŚLEDZIOWYM.

Sezon importu śledzi solonych za wyjątkiem śledzi świeżych norweskich zbliża się ku końcowi. W Gdyni spodziewane są jeszcze 2 — 3 statki ze śledziami jarmuckimi i holenderskimi.

Z uwagi na stosunkowy brak śledzi małych, znajdujących dobry zbyt w handlu detalicznym, gdyńscy importerzy śledzi zabiegają o przydział kontyngentów na solone śledzie holenderskie. W związku z powyższym Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni dokonała ostatnio podziału kontyngentów na te śledzie miejscowym importerom.

W ciągu bieżącego sezonu koniunktura na śledzie solone kształtowała się wcale pomyślnie. Mimo zmniejszonych połowów jarmuckich ogólne zapotrzebowanie na śledzie solone było stosunkowo większe, aniżeli w sezonie poprzednim. Według pobieżnych obliczeń i opinii importerów śledzi solonych w Gdyni, zakupy tych śledzi w zapleczu wzrosły w stosunku do posiadanych zapasów w porównaniu do zakupów zeszłorocznych.

Niezależnie od śledzi solonych importowanych, wcale pomyślnie kształtowała się również sprzedaż śledzi z polskich połowów dalekomorskich, które jakością nie tylko nie ustępują tym pierwszym, lecz przeciwnie nawet je przewyższają.

Jeśli chodzi o zapasy śledzi solonych, w Gdańsku jest ich obecnie stosunkowo więcej, aniżeli w Gdyni. Wpłynęły na to z jednej strony znacznie mniejsze transakcje śledziami w okresie przed postem, z drugiej większe zakupy śledzi jarmuckich a zwłaszcza szkockich, dokonane przez importerów gdańskich.

Pewne znaczenie w sytuacji rynkowej mają także warunki składowania tego towaru, które w Gdyni są z powodu odczuwanego nadal braku odpowiednich pomieszczeń dla śledzi mniej korzystne, aniżeli w Gdańsku. Importerzy gdyńscy stale bowiem jeszcze skarżą się na brak magazynów, z którego to powodu towar składowany jest niejednokrotnie na świeżym powietrzu.

POLSKO-SZWEDZKIE POROZUMIENIE W ZAKRESIE IMPORTU SZPROTÓW.

W rezultacie starań Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w zakresie unormowania warunków zakupu szprotów świeżych na rynku szwedzkim podpisana została dnia 15 marca 1939 roku w Gdyni umowa kupna — sprzedaży pomiędzy importerami polskimi i szwedzkimi eksporterami szprotów z Göteborga.

Umowa ta reguluje bezpośredni zakup surowca rybnego w Szwecji, dając możność przeprowadzenia transakcyj po cenach korzystniejszych dla strony polskiej, aniżeli poprzednio. Zakup ze strony polskiej, jak również sprzedaż ze strony szwedzkiej, będzie się odbywał do końca bieżącego sezonu pod kontrolą i nadzorem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, co daje moralną gwarancję pomyślnego rozwoju stosunków w tej dziedzinie. Nowozawarte porozumienie polsko - szwedzkie opiera się na zasadzie centralizacji zakupu — sprzedaży surowca.

Umowa ta została podpisana z jednej strony przez delegację Zjednoczenia Szwedzkich Eksporterów szprotów „Svepolex" z Göteborga w osobach pp.: A. Stigsjöö, C. O. Wallen i J. Pettersona, z drugiej strony przez przedstawicieli gdyńskich firm importujących ryby: „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich", „Temporyb" i „Hamoryb".

PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB MORSKICH W GDYNI.

Żadna propaganda w jakiejkolwiek dziedzinie nie przynosi pożądanych wyników, jeśli nie jest poparta czynem. Podobnie ma się również w zakresie propagandy naszego rodzimego rybołówstwa morskiego, gdzie właśnie osiągnęlibyśmy z pewnością lepsze rezultaty, gdyby była ona prowadzona bardziej systematycznie i celowo. Ostatnie pociągnięcia w tej dziedzinie zdają się wszakże wskazywać na pewien zwrot na lepsze, zwłaszcza jeśli chodzi o teren samej Gdyni i Wybrzeża.

Otóż w początkach lutego 1939 r. Towarzystwo Połowów Dalekomorskich „Pomorze" urządziło pokaz przyrządzonych na rozmaite sposoby ryb morskich, dowiezionych przez trawler „Dorota" z wyprawy na wodach arktycznych. Ostatnio podobny pokaz urządziła znana spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich" w Gdyni. Pokaz ten stał pod znakiem propagandy spożycia dorsza oraz innych ryb z naszych własnych połowów. Obydwie pożyteczne imprezy urządzone dla prasy gdyńskiej, były połączone z konferencjami na temat polskiego rybołówstwa morskiego i jego propagandy.

Kronika zagraniczna

AUKCJE ŚLEDZIOWE W WIELKIEJ BRYTANII I HOLANDII.

Do najbardziej istotnych zagadnień w handlu śledziowym należy niewątpliwie dziedzina zakupu i sprzedaży śledzi. Transakcje tym towarem są przeprowadzane na akcjach w pewnych określonych czasokresach.

Z uwagi na pewne różnice w zakresie techniki pracy aukcyjnej w Wielkiej Brytanii oraz Holandii, przedstawiamy poniżej charakterystykę działalności aukcyj tych w każdym z wymienionych krajów.

Aukcje śledziowe w Anglii i Szkocji znajdują się pod zarządem przedsiębiorstw prywatnych, podczas gdy w Holandii są one pod nadzorem władz miejskich.

W Wielkiej Brytanii firmy administrujące aukcjami biorą na siebie całkowitą odpowiedzialność za transakcje i ryzyko niepokrytych wierzytelności za towar, przy czym do aukcyj należy całkowita sprzedaż połowów dziennych. Aukcyjna sprzedaż odbywa się tam drogą komisową przez agentów firmowych, których zadaniem jest uzyskanie jak najlepszej ceny, gdyż od niej zależny jest dochód oraz zarobek firmy. Tytułem prowizji pobiera się w Szkocji 1,— zł od sumy towaru wartości 26,— zł (czyli 1 funta), w Anglii natomiast 1,30 zł. Opłatę tę ponosi całkowicie właściciel towaru czyli rybak lub towarzystwa śledziołówcze.

Cena sprzedażna śledzi świeżych w Anglii i Szkocji jest różnorodna i to w zależności od koniunktury rynkowej oraz dowozu śledzi na rynek. Jeżeli dowóz jest obfity, a z drugiej strony słaby popyt, wpływ na cenę ma kupujący (solarz), w wypadku zaś, kiedy połowy są słabe, ceny uzależnione są od agenta. Cena wywoławcza uzależniona jest od sytuacji rynkowej w danym dniu. Ceny zakupu są zmienne i w ciągu dnia zmieniają się wielokrotnie. Przeważnie najwyższa wartość towaru jest notowana z rana kiedy dowóz śledzi jest jeszcze słaby, po czym powoli obniża się ona aż do południa. Po południu może nastąpić dalsza zniżka, jednak często zdarza się, iż ceny wieczorne przewyższają ranne, co jest przeważnie spowodowane siłą wyższą, jak zerwanie się sztormu, powstanie mgły itp.

Właścicielem towaru zostaje ten, który daje cenę najwyższą czyli licytacja idzie od dołu do góry. Regulowanie rachunków za zakupiony towar następuje po tygodniu lub dwóch, zatem transakcje te są kredytowe. Solarze biorący udział w licytacji muszą mieć pełne zaufanie lub posiadać u firm sprzedających należyte zabezpieczenie.

Na terenie Wielkiej Brytanii jest ogółem 45 firm, trudniących się sprzedażą śledzi świeżych. Większość z nich posiada w portach śledziowych swe oddziały i w miarę przesuwania się okolic połowów, przenoszą one również swą działalność do odpowiednich miejscowości. Firmy te udzielają rybakom pomocy w różnych postaciach jak: zakup sieci, dostawa węgla, ropy, pomoc w księgowości itp. W obecnym kryzysie ogólno-gospodarczym towarzystwa te spełniają rolę podpory finansowej dla rybaka, dając mu zaliczki, bez których nieraz trudno byłoby mu uprawiać rybołówstwo.

System sprzedaży aukcyjnej prowadzony jest sprawnie i ku zadowoleniu rybaków oraz solarzy. W portach szkockich śledź jest sprzedawany głównie na podstawie próbek, pobieranych uprzednio w halach aukcyjnych. Jakość śledzi w sezonie letnim jest różna i dla-

tego potrzeba dużej znajomości i doświadczenia, aby nie narazić się na niepotrzebne straty. Zakup jest szczególnie niebezpieczny, kiedy na rynku zaczynają się pojawiać śledzie chude zw. „spent", lub śledzie złowione w dniach poprzednich zw. „overdays". Zdolny kupiec-solarz, a przy tym dobry znawca śledzi może dużo zarobić, z drugiej jednak strony brak orientacji może wpłynąć ujemnie na interesy solarza. Próbki śledzi są skupulatnie badane przez solarza, przy czym mierzy się tutaj dokładnie długość śledzia oraz jego wagę. Potrzebne dane spisuje się na specjalnym wyciągu, po czym powtórnie bada się właściwą partię śledzi i stwierdza się, czy śledź jest taki sam, co wykazały próbki.

W Anglii, w portach Great Yormouth i Lowestoft śledzie są sprzedawane drogą licytacyjną w całych partiach, w St. Yarmouth nawet bez pobierania próbek. Stosowany jest również zakup na „oko" to znaczy, że zakupuje się całkowity połów danego dryftera bez uprzedniego zmierzenia ilości towaru.

Zasadniczą miarą przy sprzedaży śledzi jest cran, który równa się około 180 kg śledzi (przeciętnie na „cran" wchodzi 1000 sztuk śledzi). Na objętość jednego crana składają się 4 kosze rybackie, zwane „basket" i kosz ten jest jedyną urzędową miarą.

Zakup śledzi w sezonie jarmuckim nie należy do zbyt trudnej i ryzykownej czynności, gdyż wtedy jakość śledzi jest więcej jednolita a w szczególności mało jest spotykanych śledzi „spent". Chłodne powietrze w okresie jesiennym przyczynia się znacznie do zachowania świeżości ryby. Scentralizowany handel w tych dwóch portach ułatwia przeprowadzanie transakcyj, związanych z zakupem i sprzedażą śledzi świeżych.

Śledzie świeże w W. Brytanii są sprzedawane w przeważnej części solarzom, którzy je przerabiają na produkt solony, po czym są one zakupywane przez eksporterów i jako śledzie solone idą na rynki zbytu.

Zasadniczą różnicą między aukcjami w Wielkiej Brytanii, a aukcjami holenderskimi jest to, że na tych ostatnich sprzedaje się już śledzie solone, które w tym stanie dowożone są przez rybaków. Dlatego aukcje holenderskie noszą zupełnie odmienny charakter od giełd śledziowych w Wielkiej Brytanii. Warto więc zastanowić się jak wyglądają aukcje w kraju, który jest kolebką przemysłu śledziowego.

Śledzie solone w Holandii są zakupywane przez eksporterów lub solarzy, a sprzedawane przez towarzystwa śledziołówcze na giełdach w portach, gdzie skupia się przemysł i handel śledziowy. Tutaj aukcje są pod zarządem miejskim, które pośredniczą w kupnie-sprzedaży śledzi solonych, przy czym ryzyko wierzytelności, które mogą być niepokryte biorą one same na siebie. Toteż udział w kupnie śledzi na giełdach mogą brać tylko te firmy, które w zarządzie aukcyj posiadają stosowne zabezpieczenie.

W Holandii licytacja śledzi odbywa się w dużych halach aukcyjnych, zwanych „Visschersafslag". Licytacja odbywa się tam po uprzednim zbadaniu towaru przez każdego z kupujących. W przeciwieństwie do aukcyj angielskich, gdzie cena idzie w kierunku zwyżkowym, w Holandii licytacja odbywa się „w dół", t. zn. od ceny najwyższej do ceny minimalnej. W wypadku zaś, gdy cena na aukcjach spada poniżej ceny minimalnej, wówczas przerywa się licytację i towar pozostawia się do dyspozycji właściciela, który może go wystawić na aukcjach w następnym dniu.

Śledzie solone na aukcjach holenderskich sprzedaje się tylko w beczkach morskich (kanties) o wadze netto 90 kg, zaś notowanie oficjalne jest w beczkach handlowych holenderskich o wadze netto 100 kg. Różnica cen na korzyść beczek handlowych wynosi przeciętnie 20%.

Tytułem manipulacji aukcje pobierają od rederów opłaty w stosunku 1% od wartości śledzi brutto. Za towar niesprzedany liczą ¼% od wartości brutto. Kupujący otrzymuje 3% skonta od redera. Pieniądze za kupiony towar muszą wpłynąć do kasy aukcyjnej w 30 dniach od chwili kupna.

Notowania cen giełdowych służą za podstawę do obliczenia zarobków rybaka, który jest opłacany przez redera na zasadzie procentowej od wartości złowionych i zasolonych śledzi.

T. S.

ROZWÓJ RYBOŁÓWSTWA NA ŁOTWIE.

Według doniesień Łotewskiej Agencji Telegraficznej „Leta" połowy ryb morskich na Łotwie dały w ostatnich latach następujące wyniki: 1938 — 13.933 ton, 1937 — 13.816 ton, 1936 — 14.007 ton, 1935 — 10.054 ton.

Jakkolwiek wyniki połowów w ostatnim roku tylko nieznacznie przewyższały rok poprzedni, to jednak uzyskano znacznie lepsze aniżeli poprzednio ceny za ryby, a mianowicie 3.6 milionów łatów. Zawdzięcza się to ścisłemu zorganizowaniu rynku rybnego tak dla konsumpcji wewnętrznej, jak i na eksport. Dużo też przyczyniła się do tego planowa współpraca wszystkich spółdzielni rybackich. Głównym artykułem połowów były nadal: dorsze i szproty.

PROJEKT UTWORZENIA RYBACKIEGO INSTYTUTU KREDYTOWEGO W NORWEGII.

Nadzwyczajny komitet dla spraw rybołówstwa, mający za zadanie opracowanie najpilniejszych zagadnień rybackich w Norwegii, opracował ostatnio plan pomocy rybakom. W planie tym przewiduje się utworzenie specjalnego instytutu kredytowego dla rybaków, opartego na kapitale państwowym. Kredyty mają być prze-

znaczone na zakup statków, sieci, przyborów rybackich, materiałów pędnych i wreszcie na budowę urządzeń, rozwijających spożycie i zużytkowanie ryb.

PRACA PAŃSTWOWEGO INSTYTUTU MORSKIEGO W BELGII.

Instytut Morski w Ostendzie został ostatnio przekształcony na Instytut Państwowy. Program jego przyszłej działalności sporządził prof. Gilson na polecenie dyrektora funduszu państwowego dla badań naukowych. Z dotychczasowych osiągnięć Instytutu wymienić należy utworzenie zbiorów przy Muzeum Przyrodniczym w Brukseli, badania oceanograficzne, hydrologiczne i planktonowe. Wobec tego, że przy Instytucie Morskim w Ostendzie ma być zbudowane nowoczesne akwarium morskie, prof. Gilson badał podobne akwaria w Londynie, Plymouth i Kopenhadze. Należy mieć nadzieję, że Stacja Morska w Gdyni, przy której zbudowano akwarium, będzie mogła korzystać z doświadczeń belgijskich.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI ŚWIEŻYCH ZA GRANICĄ.

Holandia: na aukcjach rybnych w Ijmuiden płacono dnia 9 marca br. za skrzynię (wagi 50 kg) następujące ceny: 5,40 do 2,80 guld. hol. i 3,70 do 3,20 guld. hol.

Anglia: na aukcjach rybnych w Liverpoolu płacono dnia 6 marca za skrzynię (wagi ca 50 kg) następujące ceny: 3/6 do 5/—.

PODAREK ŚLEDZI ANGIELSKICH DLA CZESKICH EMIGRANTÓW Z SUDETÓW.

Jak donoszą angielskie „Fishing News", w związku z sympatiami dla Czech po wypadkach październikowych, rybacy angielscy z Lowestoft postanowili przesłać w darze dla emigrantów politycznych z Sudetów znaczną ilość śledzi, które miejscowi wędzarze przewędzili gratisowo. Partia ta przybyła do Pragi w dobrym stanie, choć z nieznacznym opóźnieniem. Dalsze partie śledzi będą wysłane z ramienia specjalnego funduszu angielskiego, przeznaczonego na pomoc Czechom sudeckim. Dystrybucją śledzi na miejscu zajął się praski Rotary Club.

Na beczkach śledzi angielskich, przeznaczonych dla wymienionych emigrantów politycznych, widnieją napisy:

„A Present To The Czechs From The Fishermen & Curing Industry Lowestoft — 1938".

LITEWSKIE POŁOWY RYB W R. 1938.

Morskie połowy ryb Litwy w roku 1938 wynosiły 1.713 ton, wartości 480.000 litów wobec 1.600 ton i 466.000 litów w 1937 r. i 1.641 t., wartości 477.000 litów w 1936 r. W 1938 r., jak zresztą w latach poprzednich, pierwsze miejsce zarówno pod względem wagi, jak i wartości zajmują: merlany (827 ton — 140,8 tys. litów), następnie co do wartości: węgorze 78.8 tys. litów, fladry 44.000 litów, okonie 38.000 litów, sandacze 30.000 litów itd.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Kraje zrzeszone w poolu eksportowym herbaty, chcąc zapobiec dalszej zniżce cen herbaty, jaka ostatnio miała miejsce, postanowiły obniżyć eksport poolu o 2,5%. Akcja ta ma na celu nie tylko zapobiegnięcie dalszej obniżce cen, lecz utrzymanie ich na poprzednim poziomie.

W kawie nie notowano żadnych zmian. Ceny utrzymują się na dotychczasowym poziomie. Na rynku krajowym kawa zaznaczyła się minimalną tendencją zwyżkową. W herbacie notowano pewne wahania, skłaniające się jednak ku zniżce.

Na konferencji importowej, która odbyła się dnia 3 marca br. w Warszawie, a której przewodniczył Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman, biorący udział w konferencji przed stawiciele handlu importowego, doszli m. in. do następujących konkluzyj: unarodowienia handlu importowego, popierania firm posiadających odpowiednie kwalifikacje importowe, określenia minimum kontyngentów. Powyższe tezy, które stanowią część przedłożonych i omówionych zagadnień — wprowadzone w życie — mogą dać rozwiązanie panującej od dłuższego czasu przykrej sytuacji.

Kawa.

Jak już wyżej zaznaczyliśmy kawa nieznacznie zwyżkowała. Zwyżka ta jednak, objęła niższe gatunki kawy jak: „Rio, Victoria, Santos i Capitania". Ceny dwu ostatnich utrzymują się prawie na jednym poziomie. W kawach wyższych gatunków notowano raczej tendencję zniżkową dochodzącą w niektórych gatunkach do 50%. Za 1 kg kawy oclonej loco magazyn importera płacono: Rio VII — 3,40 zł, Victoria V — 3.50 — 3,55 zł. Santos — 4.20 — 4,30 zł, Maragogype 4,80 — 5,50 zł, Tanganeika circa 5 zł, Capitania circa 3,75 zł.

Panująca w ostatnim czasie mocna tendencja na herbatę, uległa zmianie i jak z niżej podanych cen wynika, wyraziła się zniżką we wszystkich gatunkach herbaty. Za 1 kg herbaty oclonej loco magazyn importera notowano: Cejlon pospolity 14 — 14.20 zł, Cejlon średni circa 15 zł, Cejlon specjalny od 17 zł wzwyż. Darieeling circa 17 zł, Sumatra 13,50 — 13,80 zł.

Korzenie.

W ostatnim czasie notowano w dalszym ciągu zniżkę pimentu. W tym okresie sprawozdawczym uległ zniżce cynamon „Kassiavera" i pieprz czarny. Za 1 kg loco magazyn importera płacono: pieprz 3,40 — 3.50 zł, pieprz biały 4,10 — 4,20 zł, piment 6,40 — 6,50 zł, cynamon Lignea 5,70 — 5.75 zł, cynamon Kassiavera 6.30 — 6,50 zł.

Owoce suszone.

Dopuszczone w ostatnim czasie na rynek w transakcji wiązanej śliwki suszone z Kolonij Francuskich, które gatunkowo odpowiadają śliwkom kalifornijskim, znalazły bardzo silne zainteresowanie na rynku krajowym i sprzedawane były w cenie 1,95 - 2 zł za kg. Panująca obecnie na rynku mocna tendencja na śliwki spowodowała również zwyżkę cen śliwek bośniackich i rumuńskich. W innych owocach suszonych nie notowano zmian. Daktyle francuskie notowano po 14,50 zł za skrzynkę, migdały włoskie 6,90 — 7 zł za 1 kg, olbrzymie 7,30 zł, jądra orzechów laskowych 6,20 —6, 40 zł, migdały gorzkie 6,70 zł, pestki morelowe słodkie circa 5,50 zł, orzechy ziemne t. zw. „fistaszki" — 2,30 zł, śliwki bośniackie 90-tki — 1,60 zł skrzynka, śliwki rumuńskie w workach 1,30 zł, w skrzynkach 1,40 zł.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 3 marca br. nadszedł do Gdyni s/s „Linda" z transportem 26 tys. skrzyń pomarańcz i 11 tys.skrzyń cytryn włoskich o łącznej wadze 998 ton.

S/s „Jamaica" zawinął do portu gdyńskiego dn. 5 marca br. i wyładował 29.125 skrzyń pomarańcz i grapefruitów (1165 ton).

Dn. 8 marca br. przybył z Rotterdamu do Gdyni s/s „Wilno", przywożąc 15.529 kg herbaty, 26.136 kg pieprzu, 207.233 kg ziarn palmowych.

Transport 35 ton bananów z Rotterdamu nadszedł do Gdyni na s/s „Nordland". Dn. 11 marca br. nadeszło z Hamburga na s/s „Erna Russ" 25 skrzyń herbaty — 1012 kg.

S/s „Isa" przywiózł w dn. 13 marca br. ze Stambułu 71 worków orzechów (4870 kg).

W tym samym dniu s/s „Jattor" wyładował ca 34.100 skrzyń pomarańcz i grapefruitów palestyńskich.

Najbliższy większy ładunek owoców suszonych spodziewany jest na s/s „Vingaland" w dn. 23 marca br.

Dn. 24 marca br. ma nadejść do Gdyni s/s „Venecia" z transportem pomarańcz i cytryn włoskich.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dniu 28 lutego br. aukcję, na której wystawiono:

300 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 300 skrz. w cenie 1,08—1,28 zł za 1 kg

285 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 285 skrzyń w cenie 1,12—1,39 zł za 1 kg

350 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 350 skrz. w cenie 1,11—1,12 zł za 1 kg

1142 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1142 kl. w cenie 1,34—1,38 zł za 1 kg
1000 skrzyń sułtanek tureckich — sprzedano: 1000 skrz. w cenie 1,71—1,95 zł za 1 kg
1200 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1200 skrz. w cenie 1,11—1,17 zł za 1 kg
1285 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1285 kl. w cenie 1,35—1,38 zł za 1 kg
600 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 600 skrz. w cenie 1,15—1,16 zł za 1 kg
1491 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1491 kl. w cenie 1,31—1,39 zł za 1 kg
128 beczek jabłek kanad. — sprzedano: 128 beczek w cenie 0,87—1,16 zł za 1 kg
300 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 300 kl. w cenie 1,23—1,29 zł za 1 kg

Na aukcji w dniu 7 marca br. wystawiono:
1468 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1468 kl. w cenie 1,30—1,35 zł za 1 kg
1679 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1679 skrz. w cenie 1,15—1,23 zł za 1 kg
102 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 102 skrz. w cenie 35,50—36 zł za 1 skrz.
930 skrzyń daktyli marokańskich — sprzedano: 930 skrzyń w cenie 12,60—14,60 zł za 1 skrz.
9 skrzyń dużych daktyli marokańskich — sprzedano: 9 skrzyń w cenie 80 zł za 1 skrz.
178 beczek jabłek kanadyjskich — sprzedano: 178 beczek w cenie 0,70—1,15 zł za 1 kg
5055 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 5055 skrz. w cenie 1,15—1,22 zł za 1 kg
964 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 964 skrzyń w cenie 29—33,50 zł za 1 skrz.
400 worków koryntek greckich — sprzedano: 400 w. w cenie 1,17—1,18 zł za 1 kg
70 worków orzechów laskowych — sprzedano: 70 w. w cenie 5,25—5,50 zł za 1 kg
30 worków migdałów bez łupin — sprzedano: 30 w. w cenie 5,65—6,25 zł za 1 kg
2100 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano 2100 kl. w cenie 1,32—1,50 zł za 1 kg
1000 skrzyń sułtanek tureckich — sprzedano: 1000 skrz. w cenie 1,70—1,76 zł za 1 kg.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w dniu 10 marca br. następujące ilości owoców południowych:
17.160 skrzyń pomarańczy palestyńskich
24.320 skrzyń pomarańczy włoskich,
18 skrzyń mandarynek
10.623 skrzyń cytryn
1.211 skrzyń grapefruitów.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ.

Brazylia:

Rynek kaw brazylijskich nie wykazywał od początku roku prawie żadnych zmian, tak dla c&f, jak i spot. Santos 4 dotychczas notowano w cenie 7 do 7,60, obecnie 6.70 do 7,10.

Kolumbia:

Kawy niebieskie notowane są nieco niżej, a mianowicie w cenie ca 1 do 1,5 cts per lb. Manizales zniżkowały od 12.7/8 na początku roku do 11.3/8 obecnie. Ilość drzew kawowych w Kolumbii oblicza się na 584.120.000 sztuk, z czego tylko 10% jest poniżej 5 lat. Rosną pod cieniem innych drzew i przeważnie są kultywowane przez mniejszych plantatorów. Koszty produkcji jednego worka 132 lbs na plantacji w pełnej produkcji są obliczone na USA $ 6,—. Jest to myta kawa w łusce pergaminowej i nie wliczono kosztów oczyszczenia, selekcji i transportu. Jedno drzewo produkuje przeciętnie 734 gr.

Haiti:

Ca 100.000 worków importowały Stany Zjednoczone w roku 1938.

Indie Holenderskie:

Eksport wyniósł w roku 1937 — 1.644.777 worków po 132 lbs.

Kongo Belgijskie:

400 milionów franków inwestowano w 90 wielkich prywatnych towarzystwach dla produkcji kawy. Plantacje własności europejczyków pokrywają obszary o powierzchni 50.000 hektarów, z czego na 26.348 ha produkuje się Robustę, na 11.153 ha — kawę arabica, a obszary o powierzchni 18.737 ha jeszcze nie produkują.

Nowa Gwinea:

Eksport w roku 1937/38 wyniósł 51 ton w porównaniu do 11 ton w poprzednim sezonie, co przedstawia wzrost o ca 300%.

Notowania nowojorskie kaw w USA centach:

	luty 2	styczeń 12
Brazylia:		
Santos 4 C&F	6,70— 7,10	6,90— 7,30
Rio 7/8 C&F	4,55	4,65— 4,75
Jawa Robusta washed C&F	6,—	6.—
Maracaibo:		
Trujillo	6,—	6,25
Cucuta washed	11,5	12,25
La Guayra:		
Caracas washed	11,25	11,75
Puerto Cabello washed	10,75	11,25
Colombia:		
Bogota good washed	11,25—11,5	12,—
Manizales excelso	11,5	12,25
Medellin excelso	11,7/8	12,75
Guatemala good washed	9,75—10,—	9,75—10,—
San Salvador washed firsts	10,5	10,75
Mexico:		
Cordoba washed	10,25	11.—
Tapachula	9,5	10,25
Coatepec	11,5	12,5

A. Wiatrak.

TENDENCJE ZWIĘKSZENIA EKSPORTU OWOCÓW CYTRUSOWYCH PALESTYŃSKICH W BIEŻĄCYM SEZONIE.

Nawiązując do wzmianki o ładunkach owoców palestyńskich do końca stycznia br. nadmieniamy, że mimo bardzo znacznego

zwiększenia się eksportu palestyńskiego w bieżącym sezonie, zdolność eksportowa Palestyny nie jest jeszcze całkowicie wykorzystana. Ostatnie partie pomarańcz wysłane na rynki zagraniczne, stały bardzo wysoko pod względem gatunku.

Jako czynnik wpływający na tak korzystny gatunek towaru, wskazuje się sprzyjający stan pogody, jaki szczególnie w styczniu trwał w Palestynie, a mianowicie ciepłe dni i chłodne noce, co jak się okazało, spowodowało dojrzewanie owoców w jak najlepszym gatunku.

Podobnie jak do końca grudnia 1938 r., tak i do końca stycznia 1939 r., Polska zajmuje szóste miejsce wśród odbiorców palestyńskich, importując 188.783 skrzyń, z tego na pomarańcze przypada 165.621 skrzyń, na grupefruity 14.117 skrzyń, na cytryny 650 skrzyń, inne 8.395 skrzyń.

Najpoważniejszym odbiorcą pomarańcz i grapefruitów jest Anglia, cytryn Rumunia. innych zaś owoców Polska.

PRODUKCJA I EKSPORT OWOCÓW CYTRUSOWYCH ITALII NA PRZESTRZENI UBIEGŁYCH 3 LAT.

Stale rozwijająca się produkcja owoców cytrusowych we Włoszech umożliwia rozwój eksportu. Italia jest w 60% konsumentem owoców własnej produkcji, pozostałe zaś 40% eksportuje w przeważającej części na rynki europejskie. Wprawdzie zbiory w sezonie 1937/38 były gorsze ilościowo, niż w sezonie poprzednim, wartościowo jednak eksport ten dał lepsze wyniki, co już swego czasu na łamach biuletynu omówiliśmy.

Polska stoi na 6 miejscu wśród odbiorców zarówno pomarańcz i cytryn, jak i mandarynek w sezonie 1937/38.

WYWÓZ OWOCÓW Z PALESTYNY.

Palestyński wywóz owoców w 1938 r. wzrósł w porównaniu z rokiem poprzednim o 400 tys. skrzyń i wynosił 4 miliony skrzyń, przy czym z Haify wywieziono 1.814 tys. skrz., z Jaffy — 1.420 tys. skrzyń i z Tel-Avivu — 721 tys. skrzyń.

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.